ACORAZADOS

SAN MARTIN

ENCICLOPEDIA EN COLOR DE LA
MARINA MUNDIAL

ACORAZADOS

JOSE MARTIN LOPEZ

ENCICLOPEDIA EN COLOR
DE LA MARINA MUNDIAL

ACORAZADOS

POR

José Martín López

LIBRERIA EDITORIAL SAN MARTIN
MADRID

© Librería Editorial San Martín.
Puerta del Sol, 6. Madrid-14.
Reservados todos los derechos.

Impreso en color
por Grafoffset, S. L.
Impreso en España - Printed in Spain
Texto impreso
por Velograf
Depósito Legal: M. 579 - 1972.

INTRODUCCION

Durante casi un siglo, el acorazado ha sido el dueño de los mares y ha constituido el eje de las marinas de guerra. El poder naval de las naciones se contaba en acorazados.

Repasando la historia de esos cien años, apenas hay acontecimiento internacional en cuyo desarrollo no aparezca el nombre de alguno de ellos, y en muchas ocasiones, «el acorazado» ha sido el auténtico protagonista. Los países que los tenían, los empleaban en guerra y paz como la más ostensible exhibición de su poderío; los que no los tenían, sabían que su aparición indicaba que había llegado el momento de ceder.

Otro punto de interés hay en el acorazado: seguramente nunca ha habido un tipo de buque más discutido. El acorazado ha tenido partidarios fervorosos y enemigos encarnizados. Era un arma cara, sólo posible para las Marinas ricas, y su existencia desagradaba a las pobres. Era además un gigante, y los gigantes son siempre los malvados en todos los cuentos y leyendas: David tiene más partidarios que Goliat, Hércules más que Anteo, Sigfrido más que Fafnir, y Pulgarcito más que el ogro.

Las primeras diatribas contra el acorazado corrieron a cargo del almirante francés Aube y su *jeune école*, especialmente Gabriel Charmes que desde 1885 escribió críticas durísimas; las últimas, durante la Segunda Guerra Mundial, corrieron a cargo de los aviadores. Los

mariscales Goering, en Alemania, y Harris, en Inglaterra, les llamaron despectivamente «barreños para chatarra» y «dinosauros fósiles». Los partidarios del acorazado aducían en cambio que este buque era la columna vertebral de la flota, y que una escuadra que no los tuviera sería irremisiblemente destruida por otra dotada de ellos, pese a cuantas debilidades se les imputaran.

Mientras todo el mundo naval discutía, los proyectistas, llevados por el afán de superación, fueron perfeccionándolos, y haciéndolos más complicados y poderosos. Pero en la Segunda Guerra Mundial quedó patente, sobre todo en el Pacífico, que el acorazado iba perdiendo su importancia como *capital ship* ante la presencia de la aviación basada en los portaaviones; y posteriormente el aparecer de los cohetes con cabeza nuclear desaconsejó el empleo de buques tan costosos. Las grandes potencias navales, que tantas veces habían discutido y limitado la construcción de acorazados, no tuvieron que ponerse de acuerdo para abandonarlos definitivamente.

Esta obra recoge una síntesis de la Historia del Acorazado a través de las «biografías» de algunos de ellos, seleccionados entre los más significativos; en unos casos por sus características técnicas, en otros por su participación en la Historia.

La historia de cada buque va acompañada de sus características y de un plano tan detallado como la escala y la información existente han permitido. En cada caso se indica la fecha correspondiente al plano, ya que todo buque que llega a alcanzar algunos años de vida es modificado en muchos detalles, a veces muy notables. Para destacar mejor las arboladuras, se han dibujado giradas 90°, como es usual en los planos de los veleros. Por necesidades de publicación, no ha podido mantenerse una escala única en los planos, pero la comparación entre los distintos buques puede hacerse mediante

las escalas gráficas que acompañan a todos ellos. La documentación gráfica, que es abundante para los buques modernos, resulta escasa y deficiente para los primeros tipos, de los que se conservan pocas y malas fotografías, o dibujos de dudosa exactitud. En consecuencia, en algunos de estos planos, aunque se ha utilizado toda la documentación posible, es inevitable que aparezcan errores, o al menos puntos discutibles, que el autor agradecerá se le indiquen.

LOS PRECEDENTES

Matar sin ser herido; tal fue la ilusión del primer troglodita que se enfrentó con un semejante. Primero trató de conseguirlo con amuletos; luego inventó la jabalina, la flecha, el escudo...

Y cuando el troglodita hizo una canoa, soñó con canoas invulnerables, que pulverizaban a las de sus enemigos. Soñó con acorazados.

Durante muchos siglos, el mismo sueño tuvieron cuantos lucharon en la mar; y todos trataron de convertirlos en realidad aumentando constantemente los medios ofensivos y defensivos de sus barcos.

El acorazado ha sido una obsesión, un deseo que ha tardado siglos en realizarse. Muchos en la antigüedad pensaron en acorazar buques, igual que se acorazaban caballos; pero las ideas no sirven de nada cuando no hay medios apropiados para realizarlas. Hacía falta perfeccionar muchas técnicas para que fuera posible construir el navío maravilloso. Quedaban aún muchos años para ensayar proyectos y seguir soñando.

Por eso, el número de los remotos antecedentes del acorazado es enorme, y no hay país que buceando en su Historia Naval, no tenga algo que contar. Pero pasan muchos siglos de Historia hasta que el sueño se realiza. En estos siglos, los buques crecen, progresan, se perfeccionan, hasta que aparece el navío por excelencia, el buque de línea, antepasado directo del acorazado. Estos

reyes del mar alcanzan su máximo apogeo a fines del siglo XVIII, y en 1805 tienen en Trafalgar su apoteosis. Grandes veleros de casco de madera, con unas 100 bocas de fuego en sus costados, los navíos de línea eran magníficas obras de arte y de técnica.

Aún dominarían los mares otro medio siglo; pero en ese medio siglo, se realizaron una serie de inventos muy dispares, que una vez reunidos y aplicados a la construcción naval, dieron lugar a una profunda modificación de las características y del aspecto de los buques de guerra.

En 1807, Robert Fulton había construido el *Clermont*. Era un barco de ruedas movido a vapor, y fue ensayado con éxito en el río Hudson; estableciendo luego un servicio entre Nueva York y Albany.

Los astilleros ingleses aplicaron en 1823 esta invención, construyendo el *Karteria*, que fue el primer barco de guerra a vapor, también con ruedas de paletas y un andar de 6 nudos. Regalado por Estados Unidos a los patriotas griegos en lucha por la independencia de su país, en agosto de 1826, aprovechó la ventaja de su movilidad para hundir seis veleros turcos durante una calma.

Sin embargo, las ruedas de paletas, además de engorrosas eran muy vulnerables, y su empleo no llegó a generalizarse en los barcos de guerra. El problema de la propulsión sólo quedó resuelto con la aparición de la hélice, cuya paternidad se atribuyeron 40 inventores contemporáneos.

En 1839, el inglés Smith, construyó el vapor *Archimede*, de 200 toneladas, cuya máquina de 80 HP. accionaba una hélice. Este barco alcanzó en pruebas 9 nudos, y el Almirantazgo decidió adoptar el invento, tras comprobar en unas espectaculares pruebas la superior eficiencia de la hélice sobre las ruedas.

En 1844, el Capitán de Navío Labrousse publicó un

estudio en el que propugnaba el empleo de estos adelantos en la construcción de navíos. El ingeniero francés Stanislas Charles Dupuy de Lôme, recogió la idea, y fue el primero que aplicó la propulsión por hélice a un navío de línea. Fue botado este buque el 15 de mayo de 1850, con el nombre de *24 Février*, que pronto cambió por el de *President*, y más tarde por el de *Napoleón*, con el que ha pasado a la Historia.

El *Napoleón* era un navío de línea de segunda clase, tenía 71 metros de eslora y 16 de manga, desplazaba 5.047 toneladas y llevaba 92 cañones en dos baterías. Su máquina tenía una potencia de 900 HP, y andaba 13,8 nudos. Sus ventajas se pusieron de manifiesto en la guerra de Crimea, durante la cual pasó el Bósforo remolcando a su buque insignia, el navío a vela *Ville de Paris*, mientras el resto de la flota francesa, y toda la inglesa, también velera, permanecían fondeadas en espera de viento favorable.

El *Napoleón* era un navío de línea clásica, que ya no dependía del viento, pero tenía el grave defecto de ser de madera, en una época en que ya estaba inventada la granada explosiva. Este proyectil había sido creado por el general francés Henry Joseph Paixhans. Por la misma época, el piamontés Giovanni Cavalli ideó las ánimas estriadas para los cañones, y la combinación de los dos inventos produjo el «cañón bombero».

Ante estas armas, el *Napoleón* estaba tan anticuado como los demás barcos de su época, y la misma campaña de Crimea que le diera oportunidad de manifestar su valía, iba a evidenciar la eficacia de estos cañones capaces de anularle.

El 30 de noviembre de 1853, una escuadra rusa mandada por el Almirante Nakhimoff, y equipada con bomberos Paixhans, había atacado en Sinope a una división naval turca mandada por Osman Pachá. En dos horas de combate resultaron hundidas las siete fragatas, tres

corbetas y dos vapores turcos que la componían. Temiendo que Rusia, vencedora irremisible de Turquía, se convirtiera en potencia naval sobre el Mediterráneo, Inglaterra, Francia, y Piamonte, acudieron en socorro de los turcos. Y fue entonces cuando nació el acorazado.

Ante la plaza de Sebastopol, los buques aliados, que eran todos de madera, fracasaron y tuvieron que retirarse con serias averías, sin haber podido destruir las baterías rusas que los machacaban.

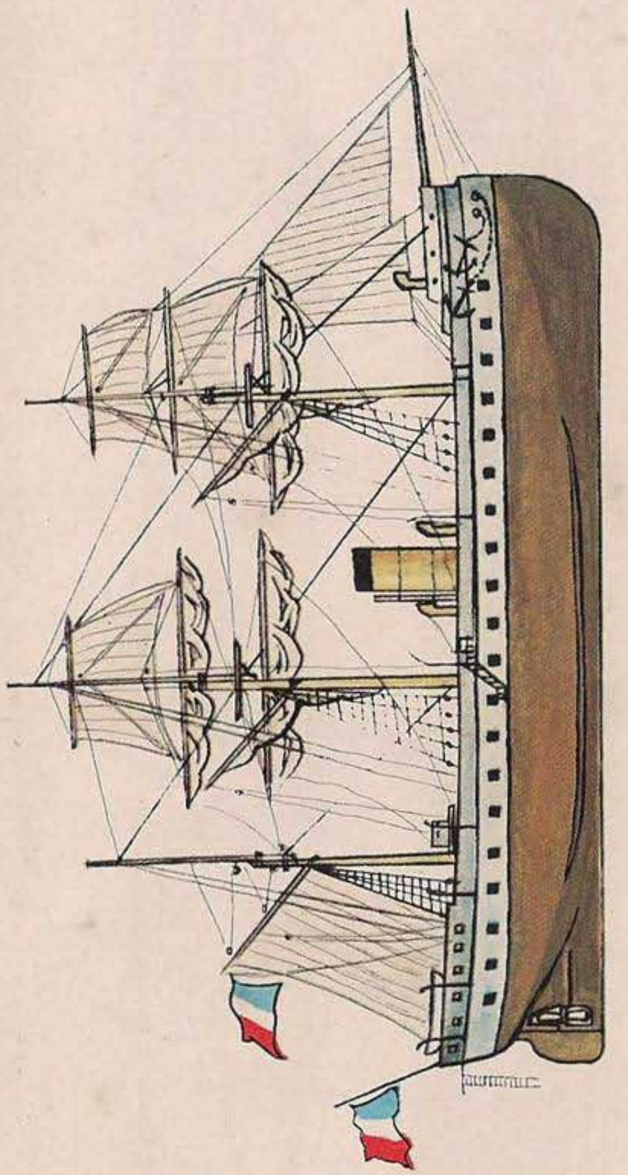
Por iniciativa de Napoleón III, y según planos de M. Guyesse, se construyeron unas baterías flotantes blindadas, destinadas a combatir contra los fuertes. Se llamaron *Tonnante, Devastation, Lave, Congréve,* y *Foudroyante.* Su eslora medía 51 metros y 13 la manga; el desplazamiento era de 1.575 toneladas, y el velamen tenía una superficie de 1.100 m^2; las máquinas, de 225 HP, no eran capaces de impulsarlas a más de 3,5 nudos. Sus condiciones marineras eran muy malas, lo que unido a su deficiente ventilación, convirtió el viaje desde Francia al Mar Negro en una odisea horrible para sus tripulantes. Pero ya en acción, sus 16 cañones de 56 libras, al amparo de su coraza de 114 mm., tuvieron un éxito completo.

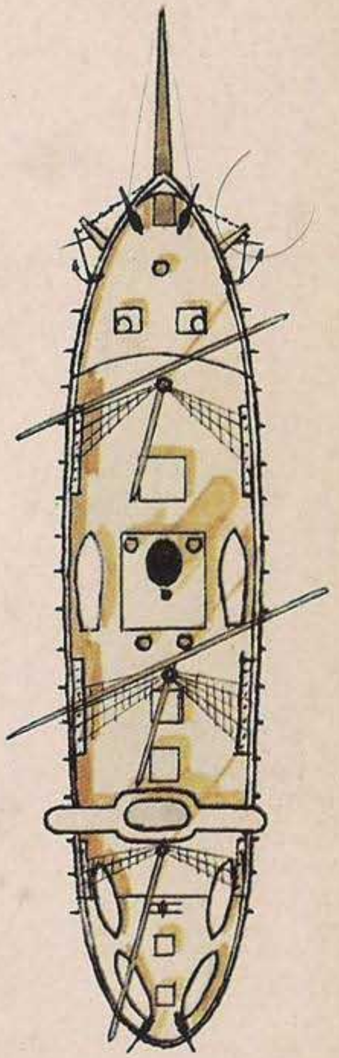
El 17 de octubre de 1855, lograron destruir la artillería del fuerte Kimburn, a la entrada del Dniéper, batiéndola desde 800 metros; mientras su blindaje resistía perfectamente una lluvia de proyectiles enemigos de 42 libras.

El problema de construir una buque con cualidades marineras y propulsión a vapor, como el *Napoleón,* y protegido como la *Tonnante;* se presentaba lleno de dificultades nunca afrontadas, pero fue resuelto también por Dupuy de Lôme, con su «acorazado de alta mar».

LAMINAS EN COLOR

Para facilitar la identificación de las láminas en color que a continuación se incluyen, diremos que el número de referencia de cada buque corresponde al que lleva en el texto que se presenta a continuación del grupo de láminas.





1 GLOIRE 1860

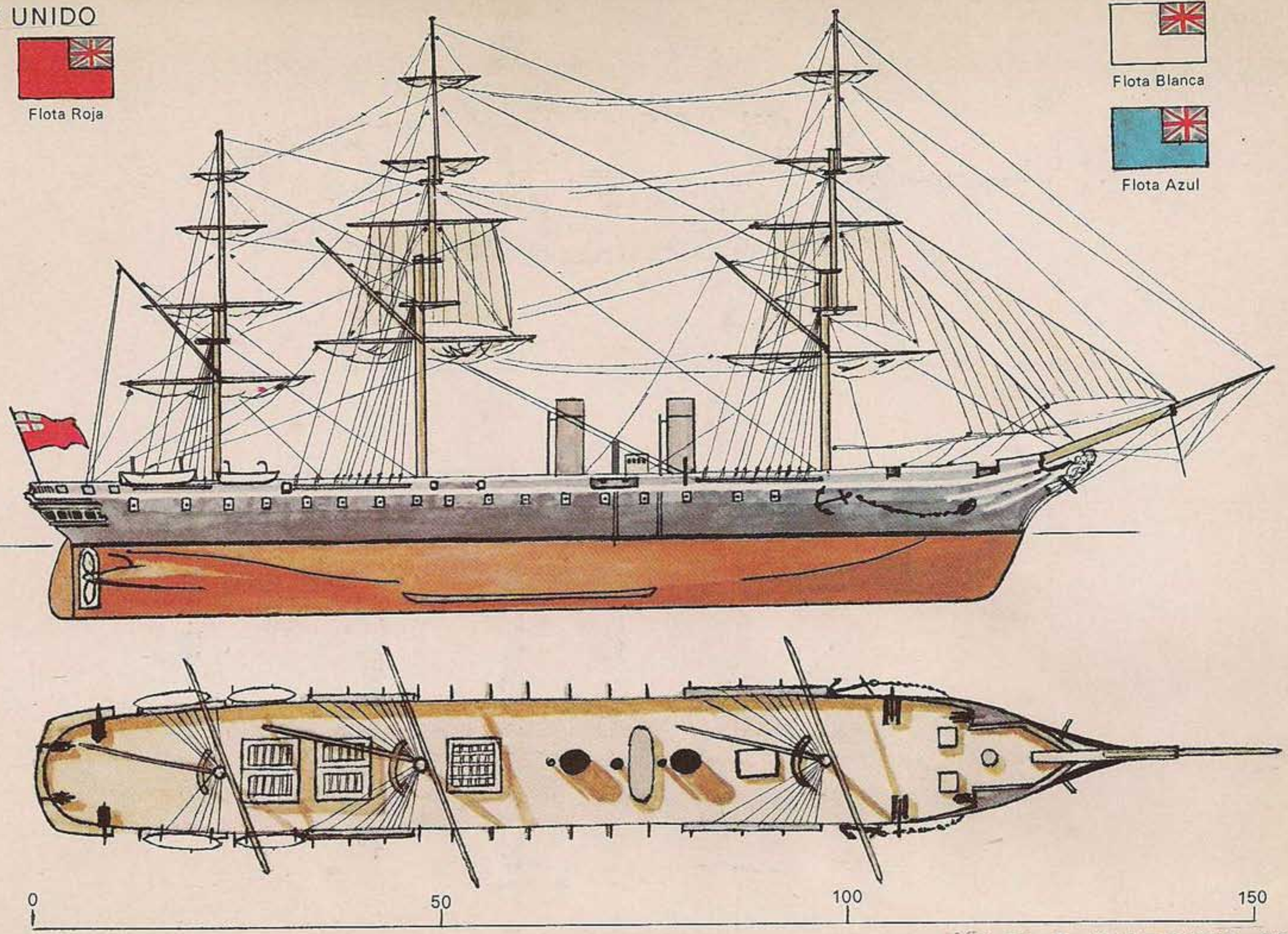
FRANCIA

REINO UNIDO

Flota Roja

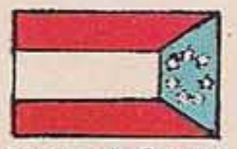
Flota Blanca

Flota Azul



2 H. M. S. WARRIOR 1861

ESTADOS CONFEDERADOS

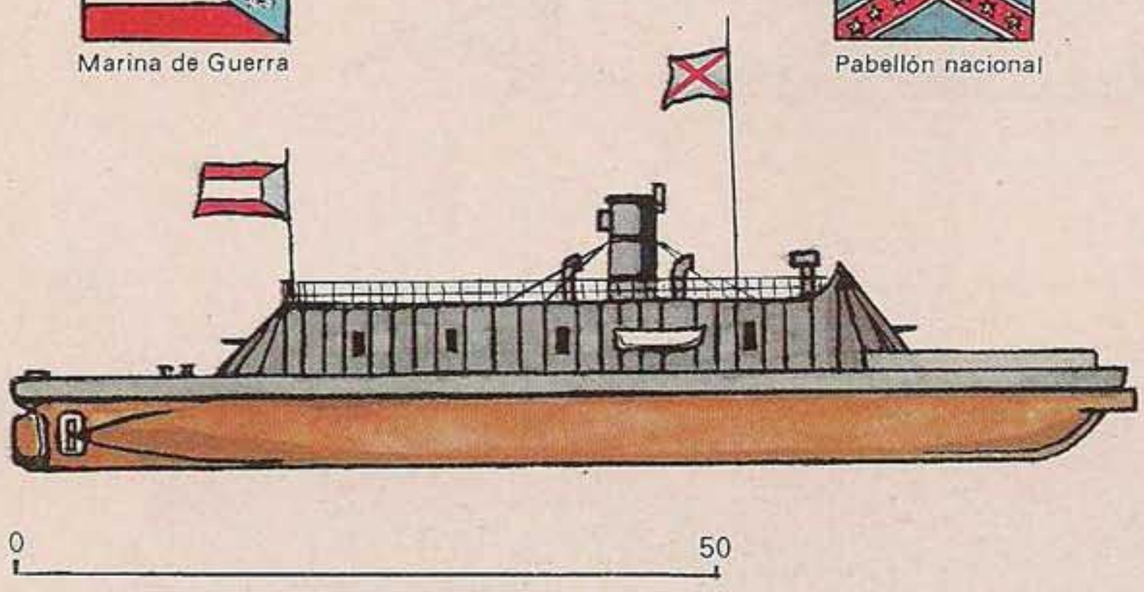


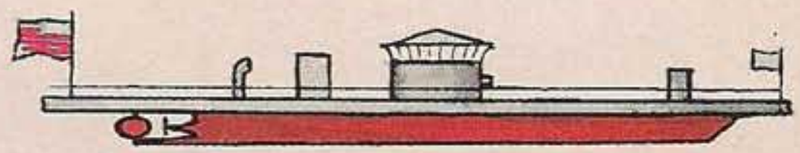
Marina de Guerra

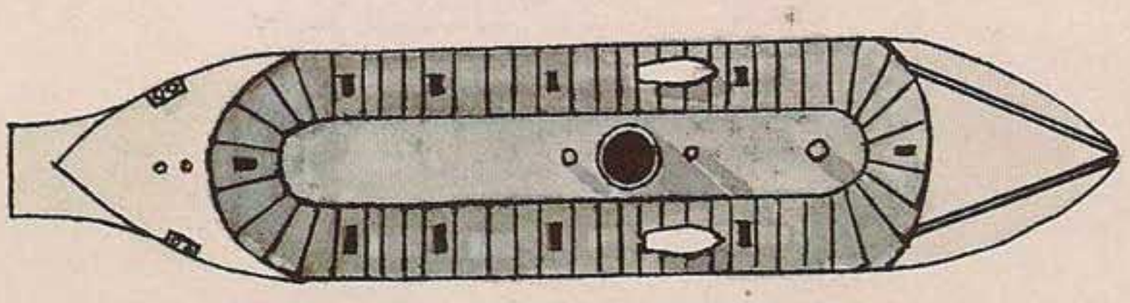
Pabellón nacional

ESTADOS UNIDOS

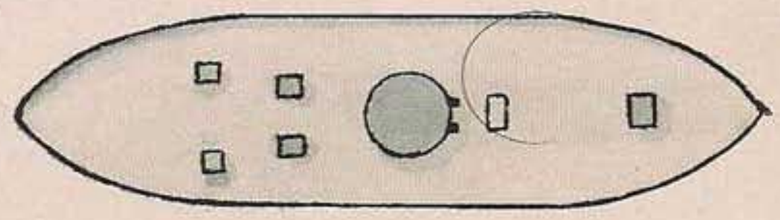
Pabellón nacional





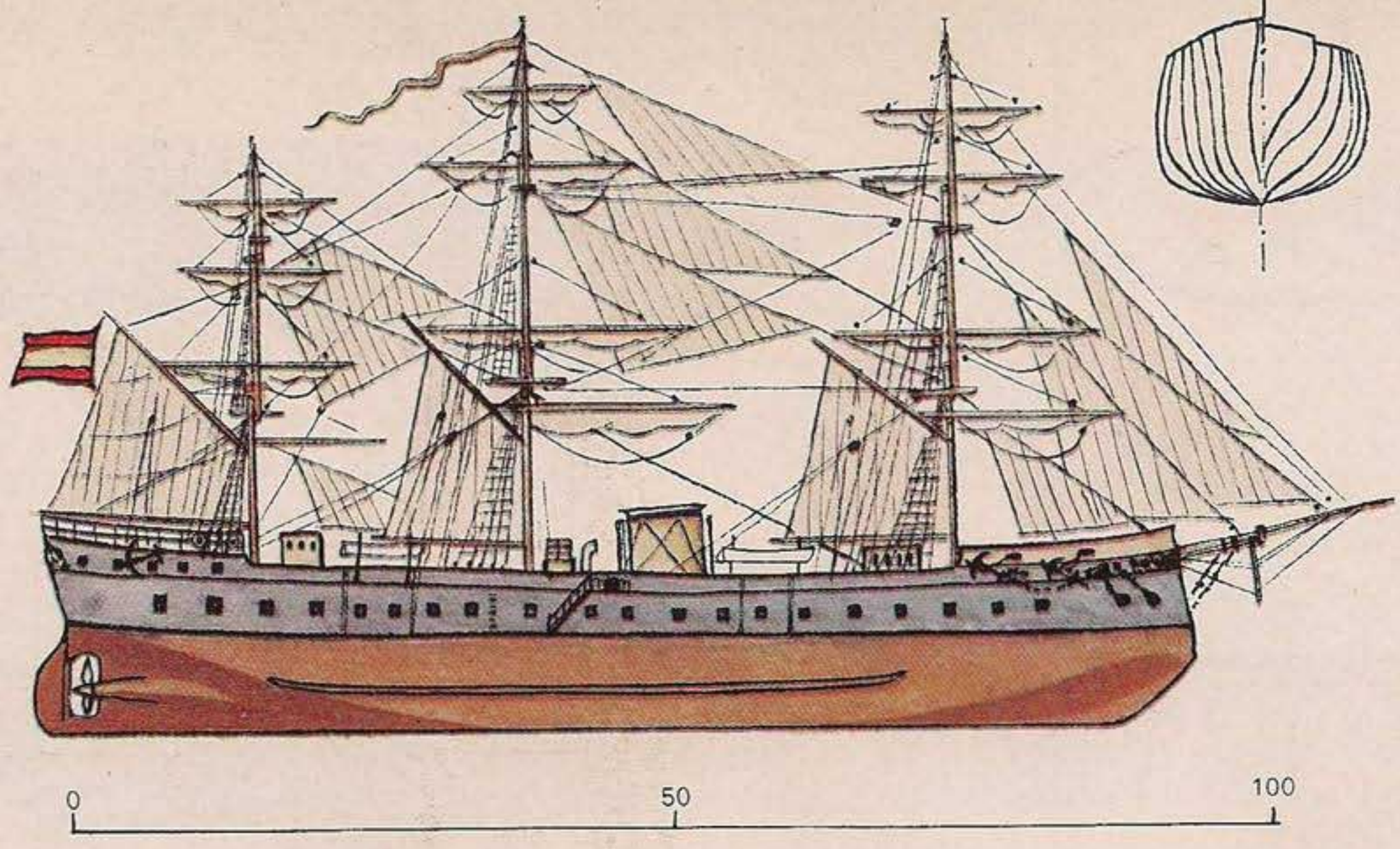


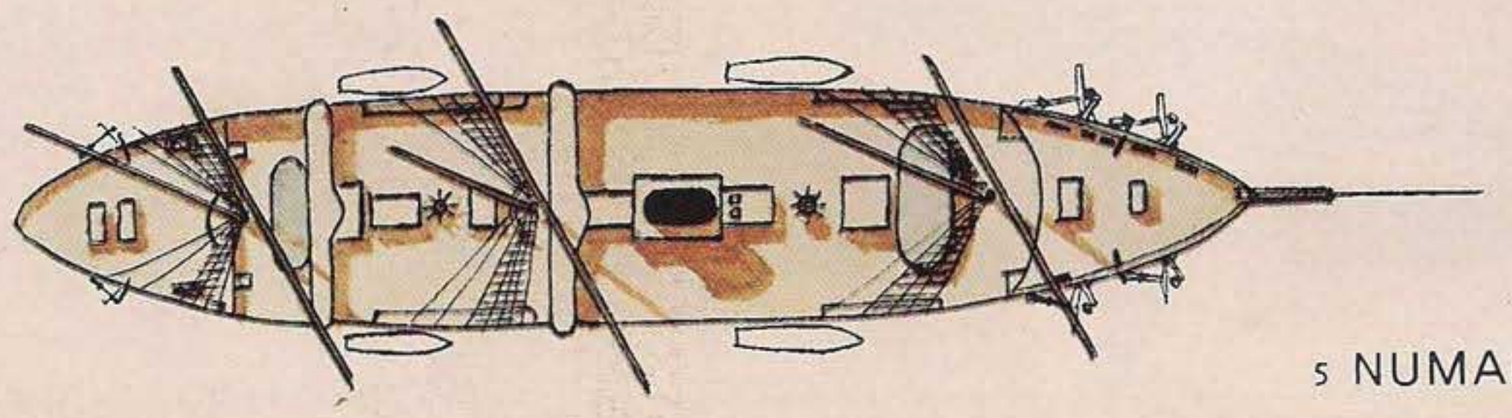
3 VIRGINIA 1862



4 MONITOR 1862

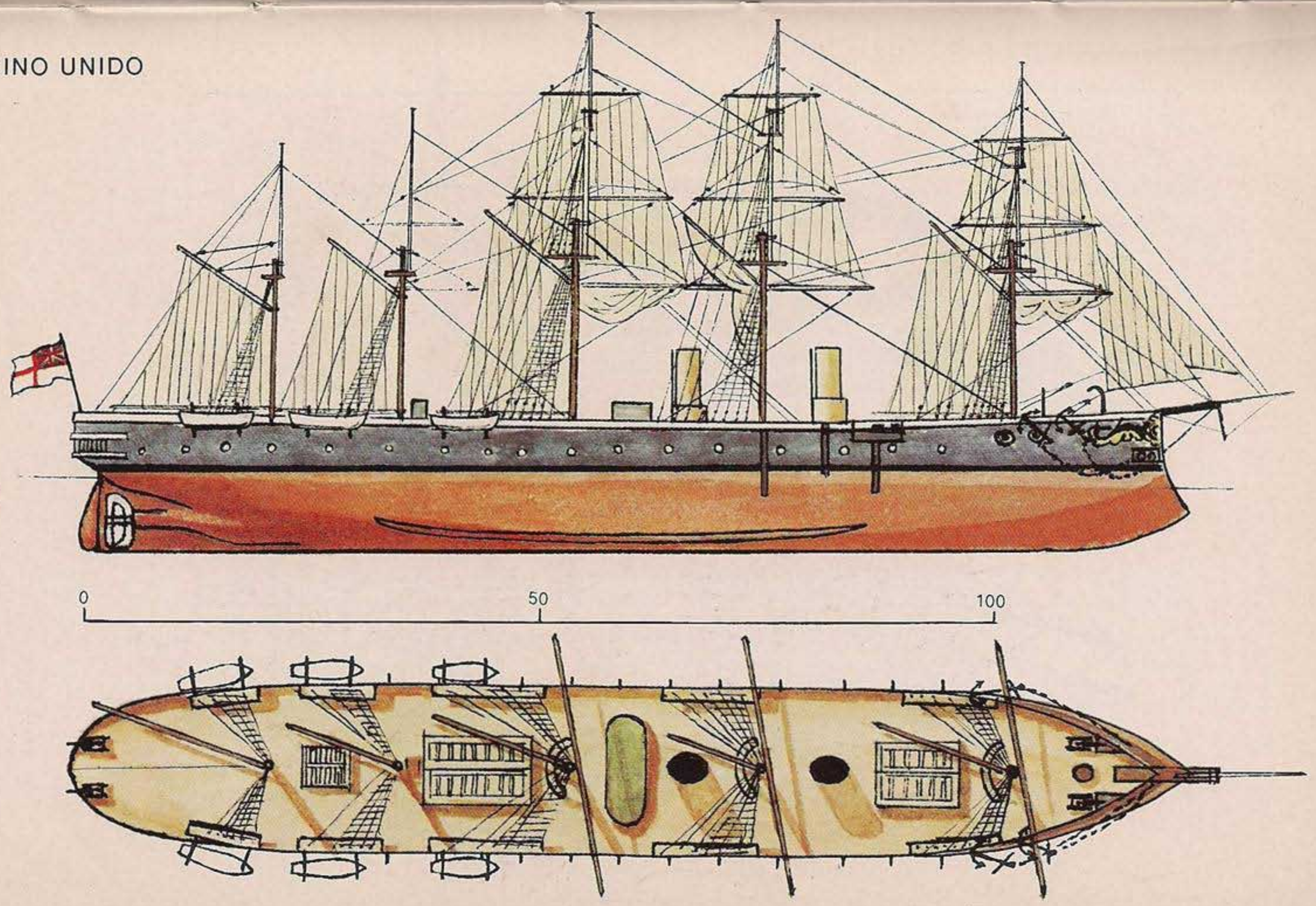
ESPAÑA





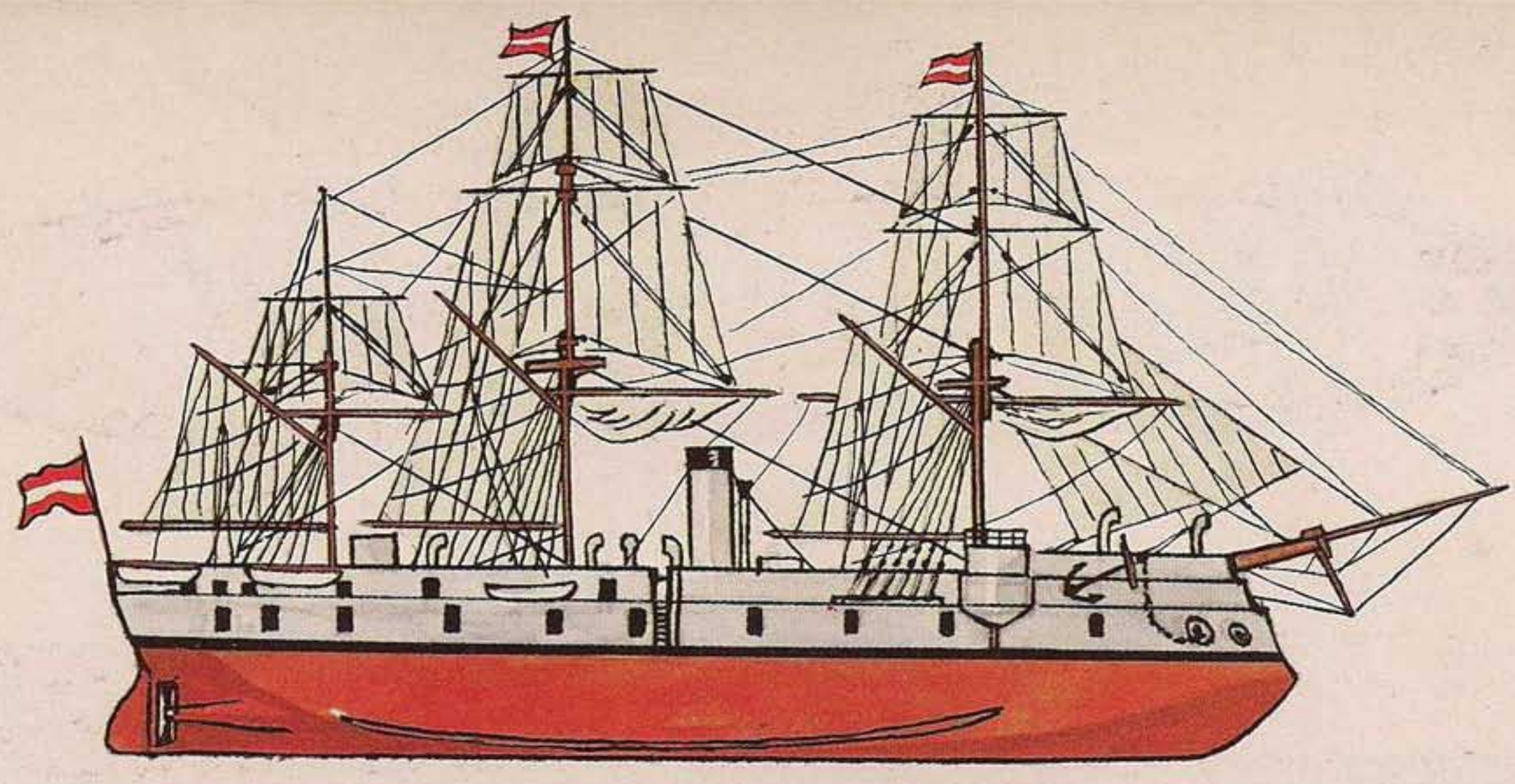
5 NUMANCIA 1865

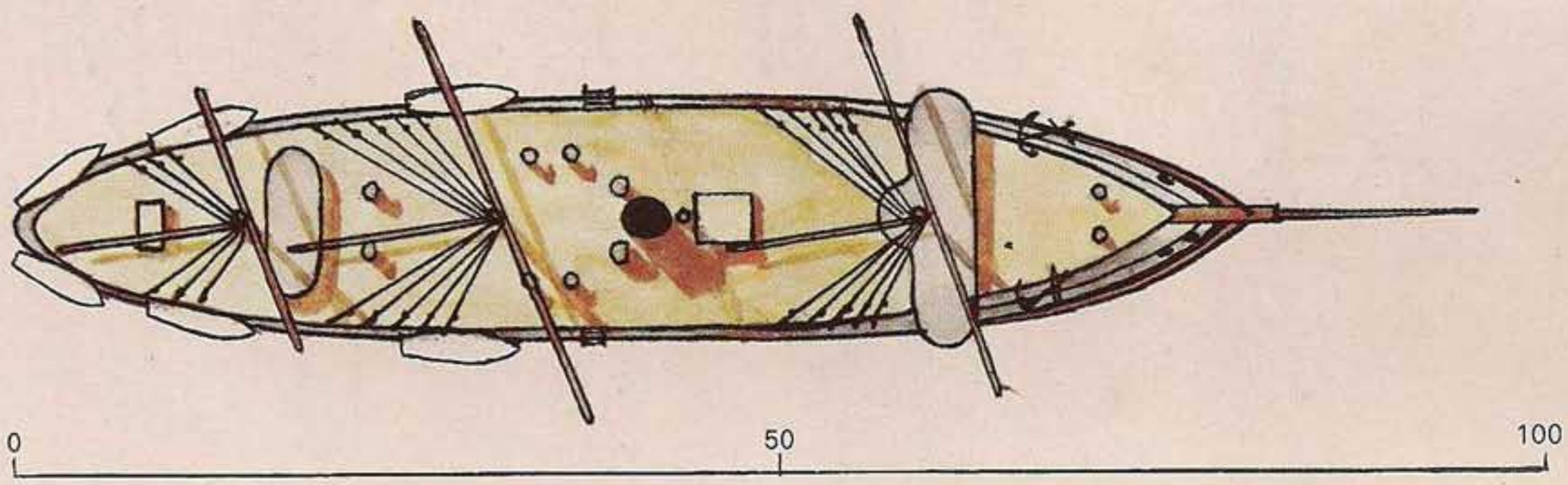
REINO UNIDO



6 H. M. S. MINOTAUR 1865

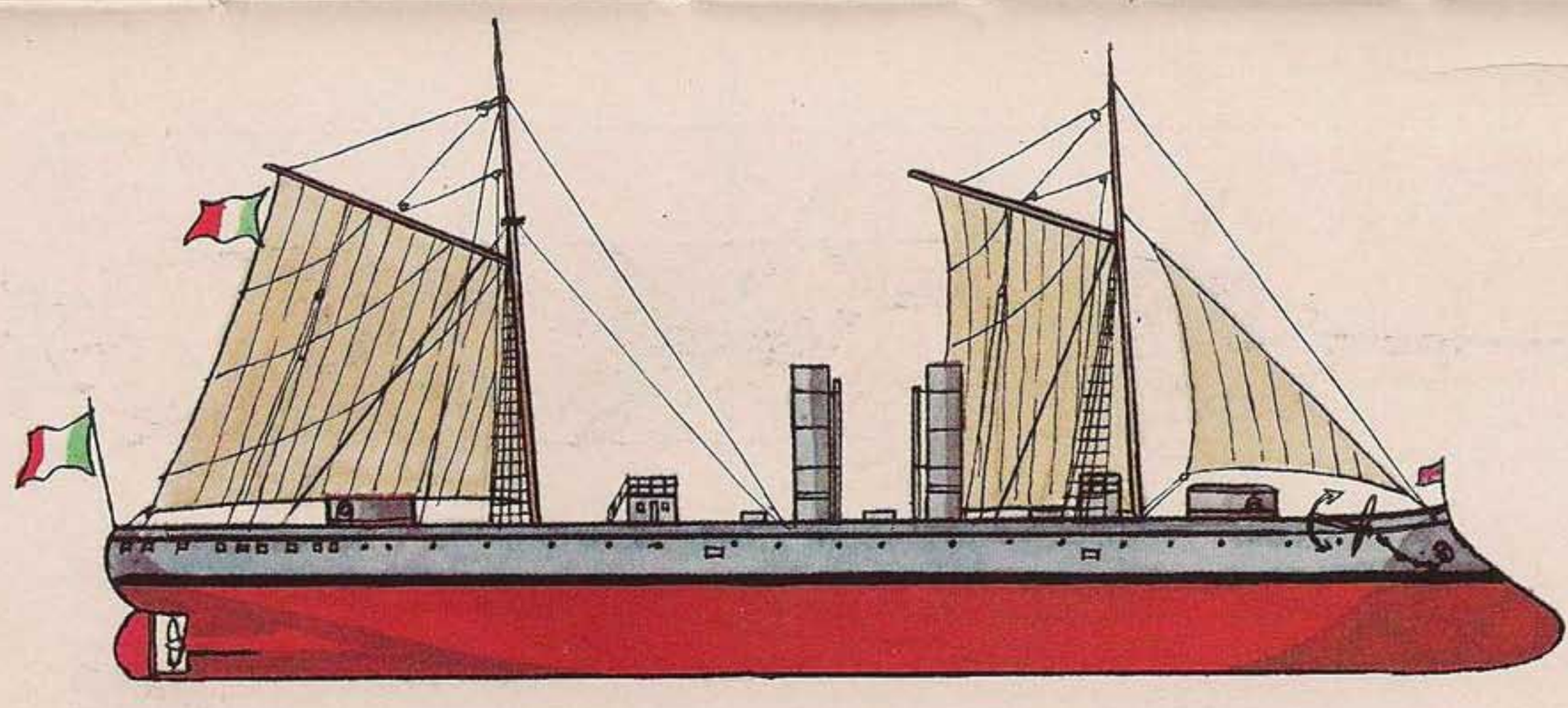
AUSTRIA

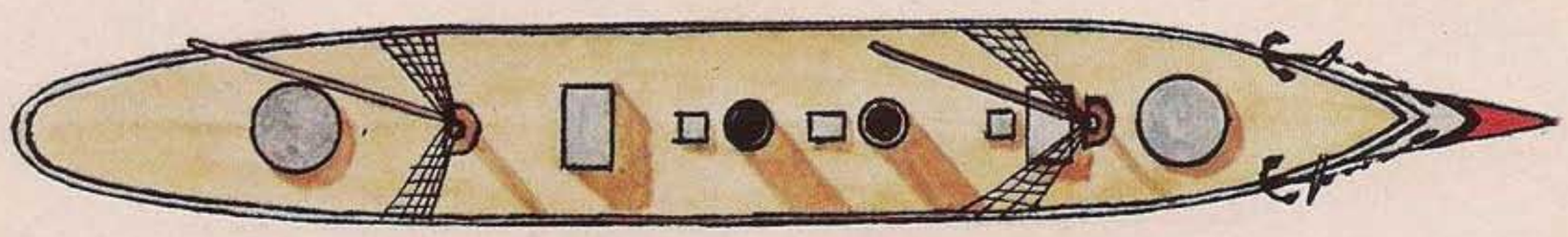




7 ERZHERZOG FERDINAND MAX 1866

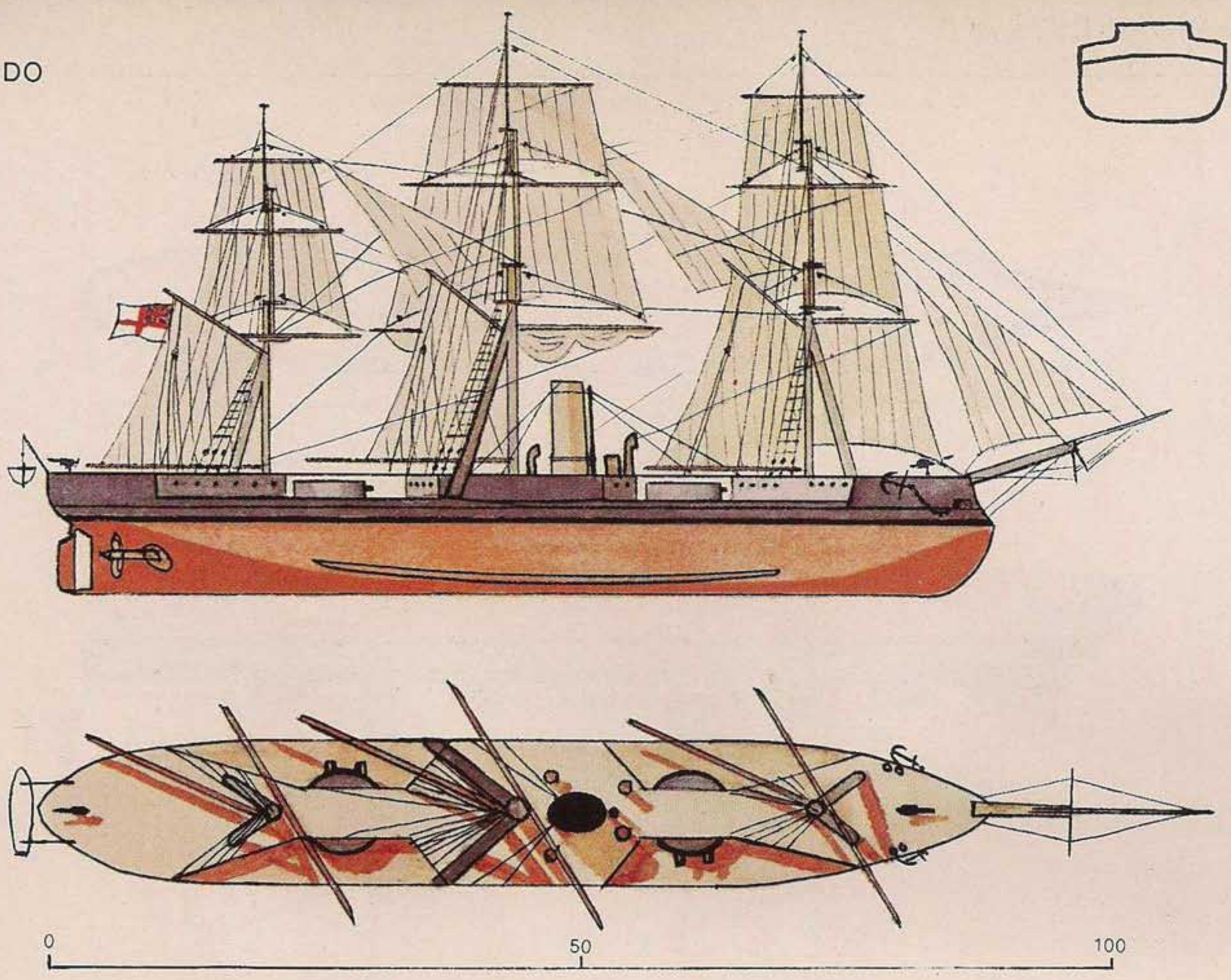
ITALIA





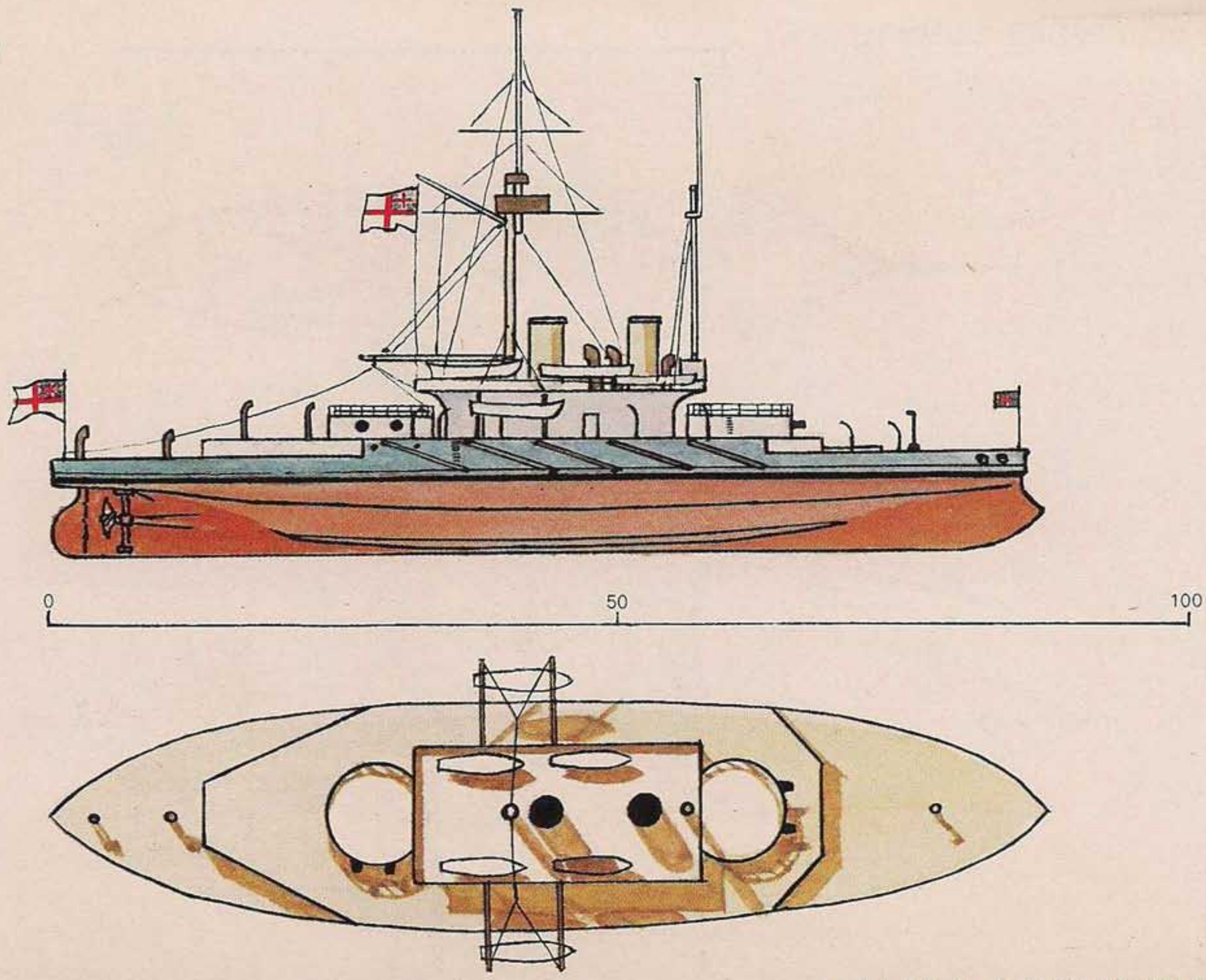
8 AFFONDATORE 1866

REINO UNIDO



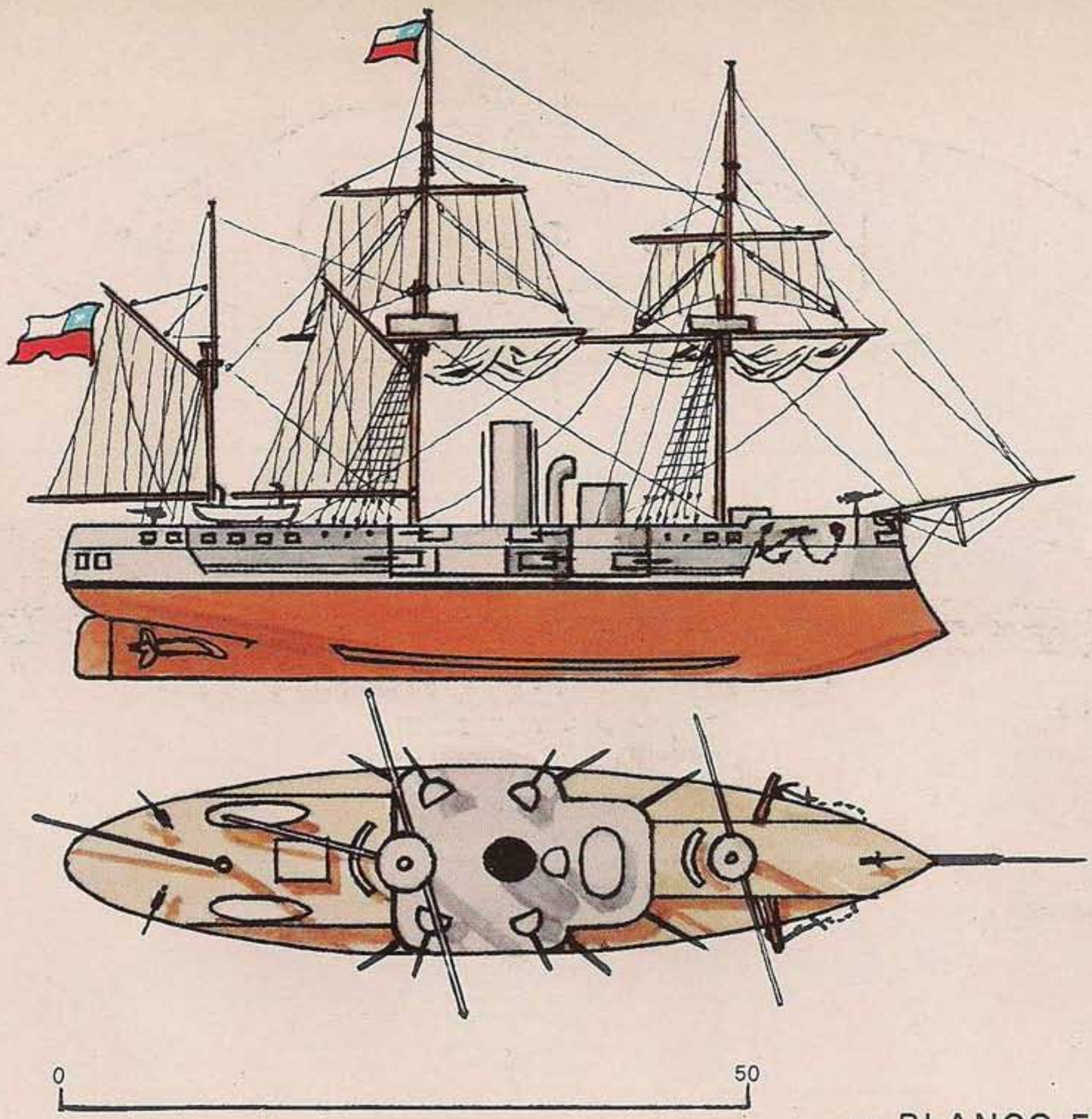
9 H. M. S. CAPTAIN 1870

REINO UNIDO



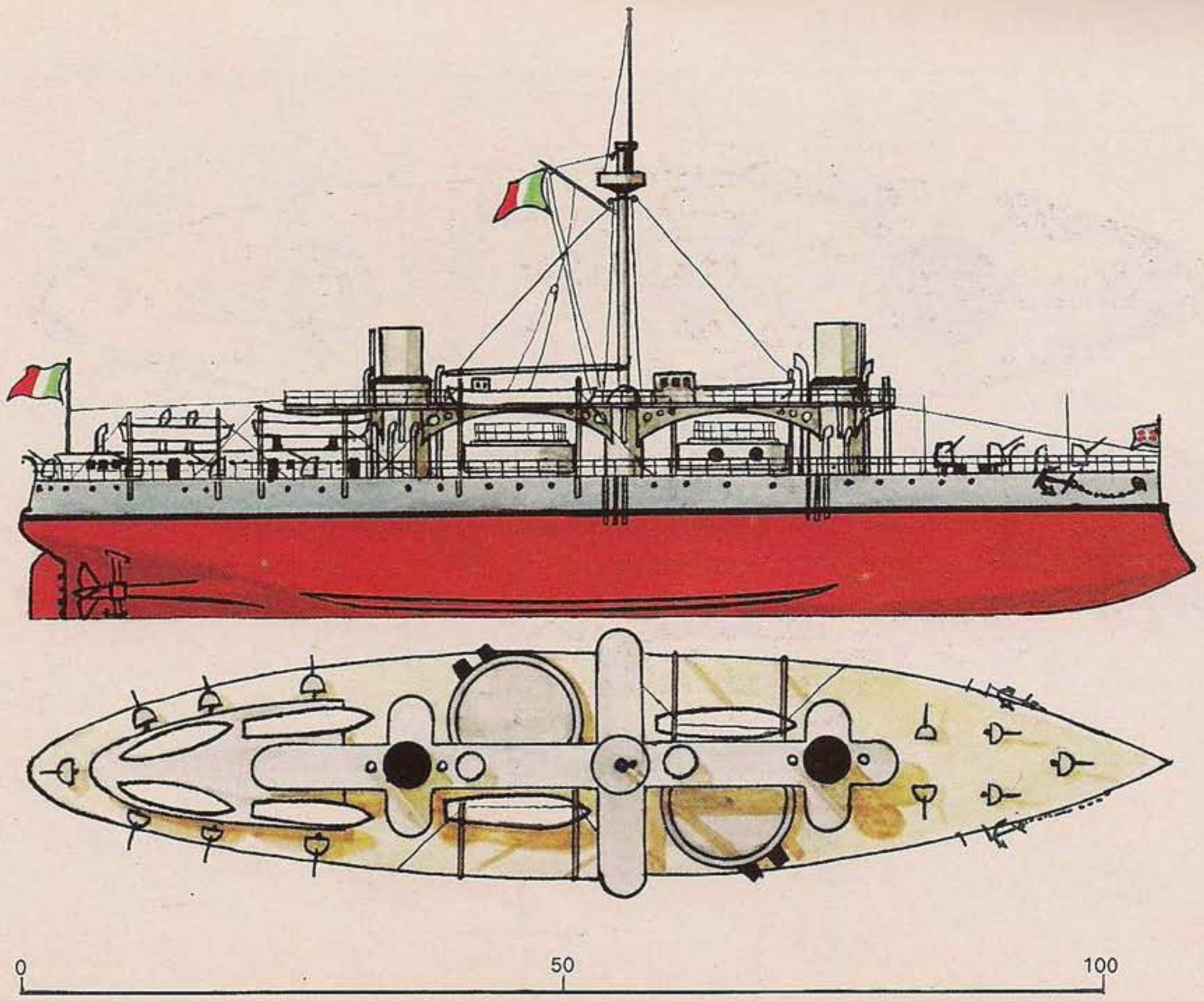
10 H. M. S. DEVASTATION 1873

CHILE



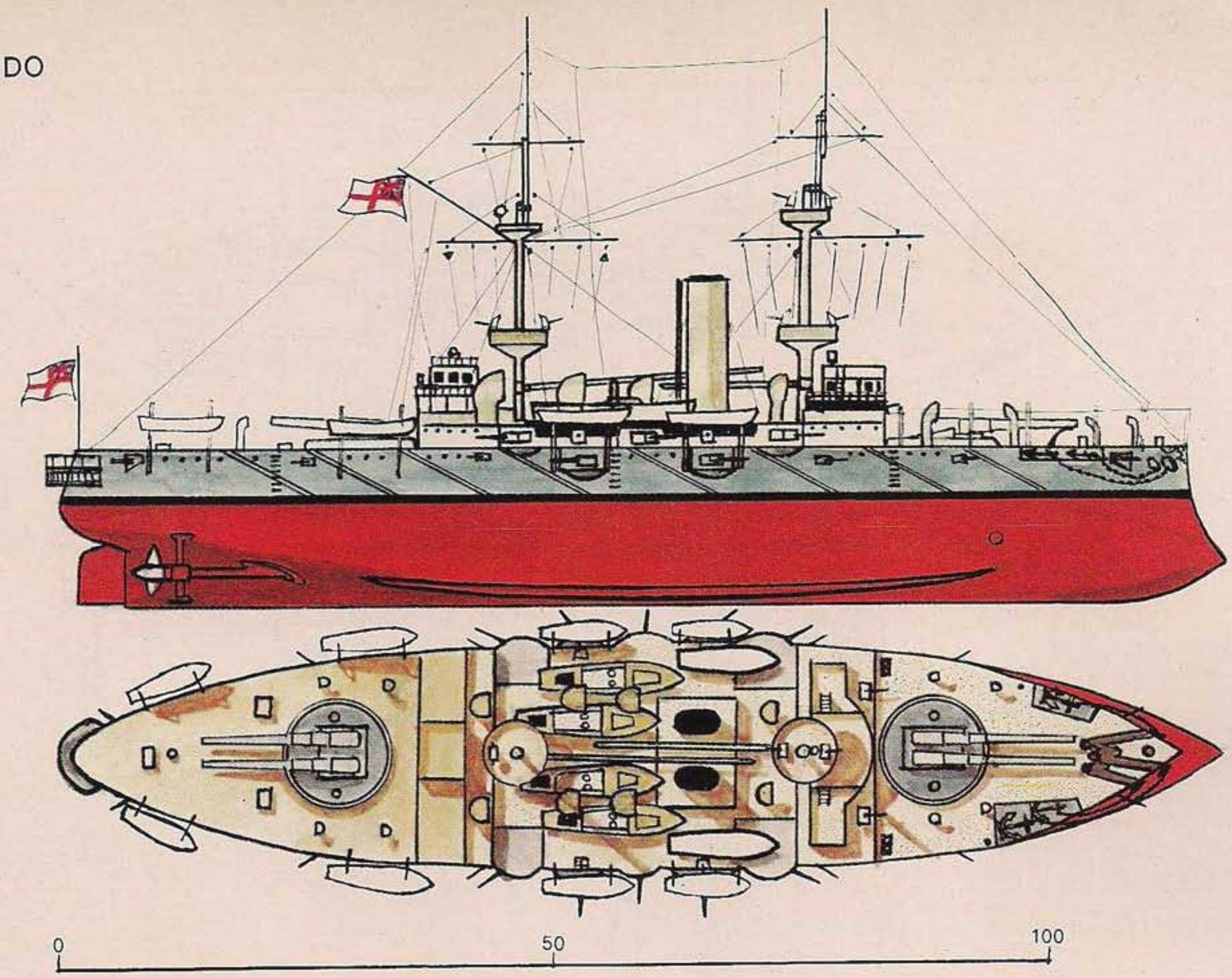
11 BLANCO ENCALADA 1879

ITALIA



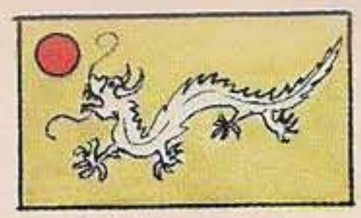
12 DUILIO 1876

REINO UNIDO

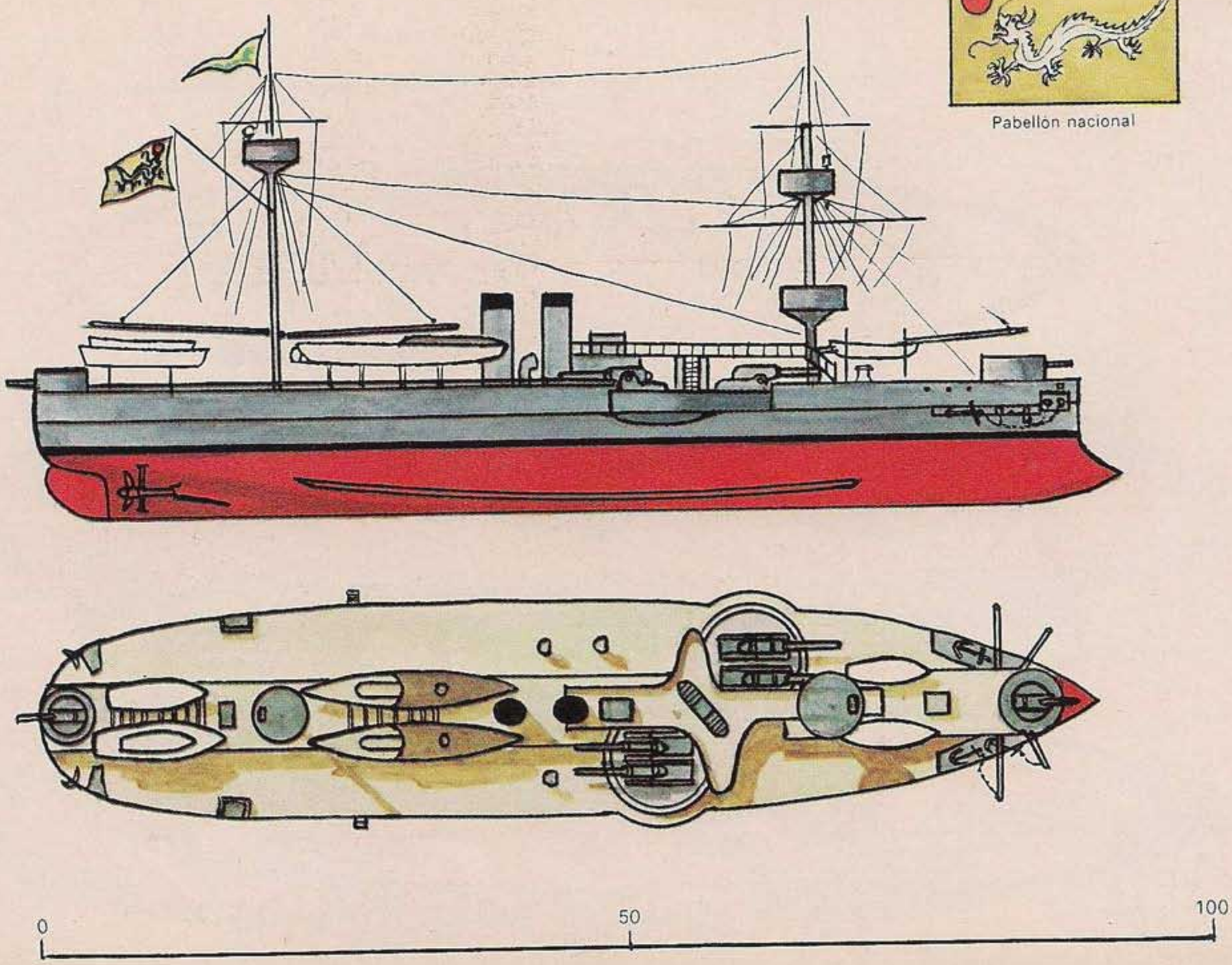


13 H. M. S. ROYAL SOVEREIGN 1892

CHINA

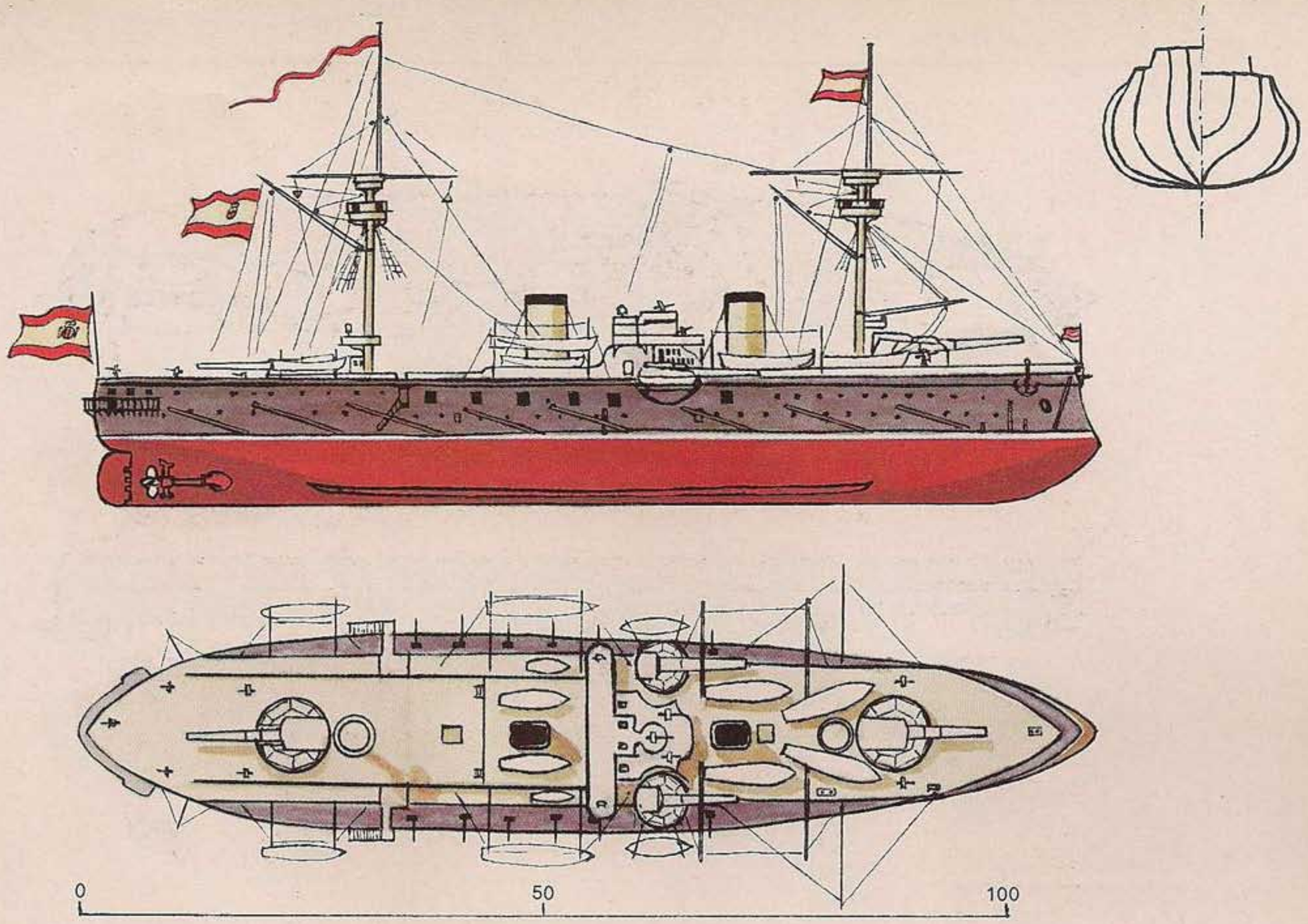


Pabellón nacional



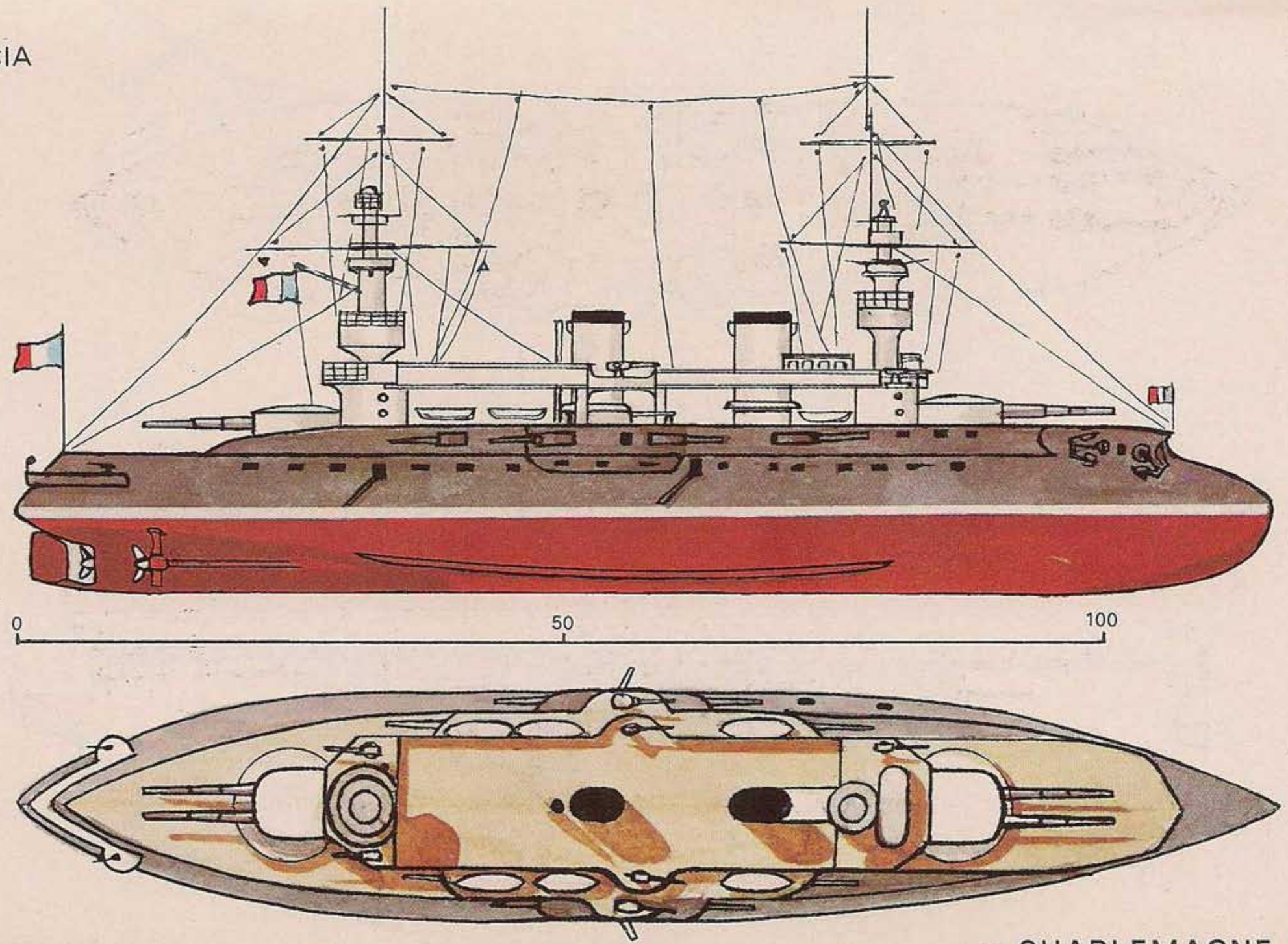
14 TING YUEN 1894

ESPAÑA



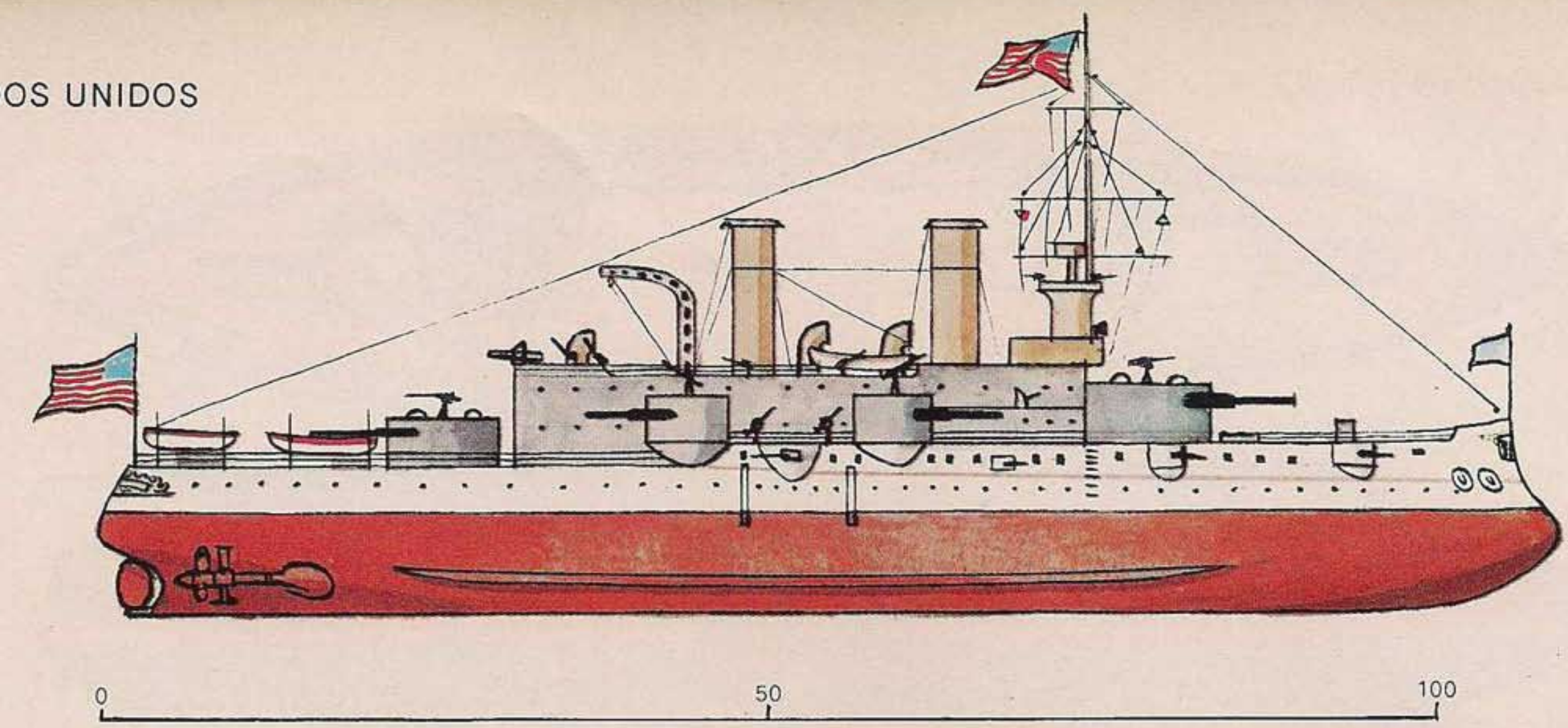
15 PELAYO 1898

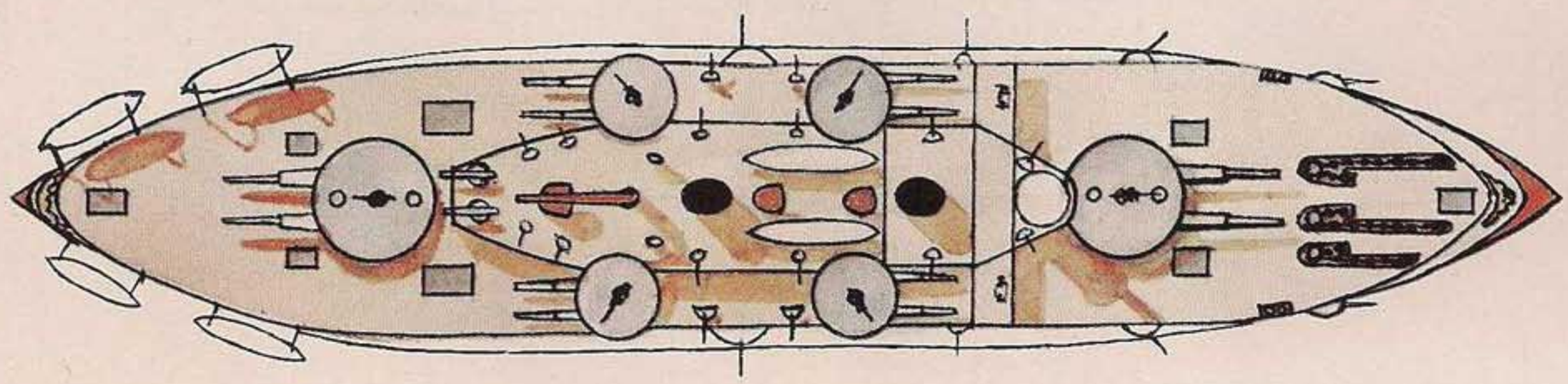
FRANCIA



16 CHARLEMAGNE 1898

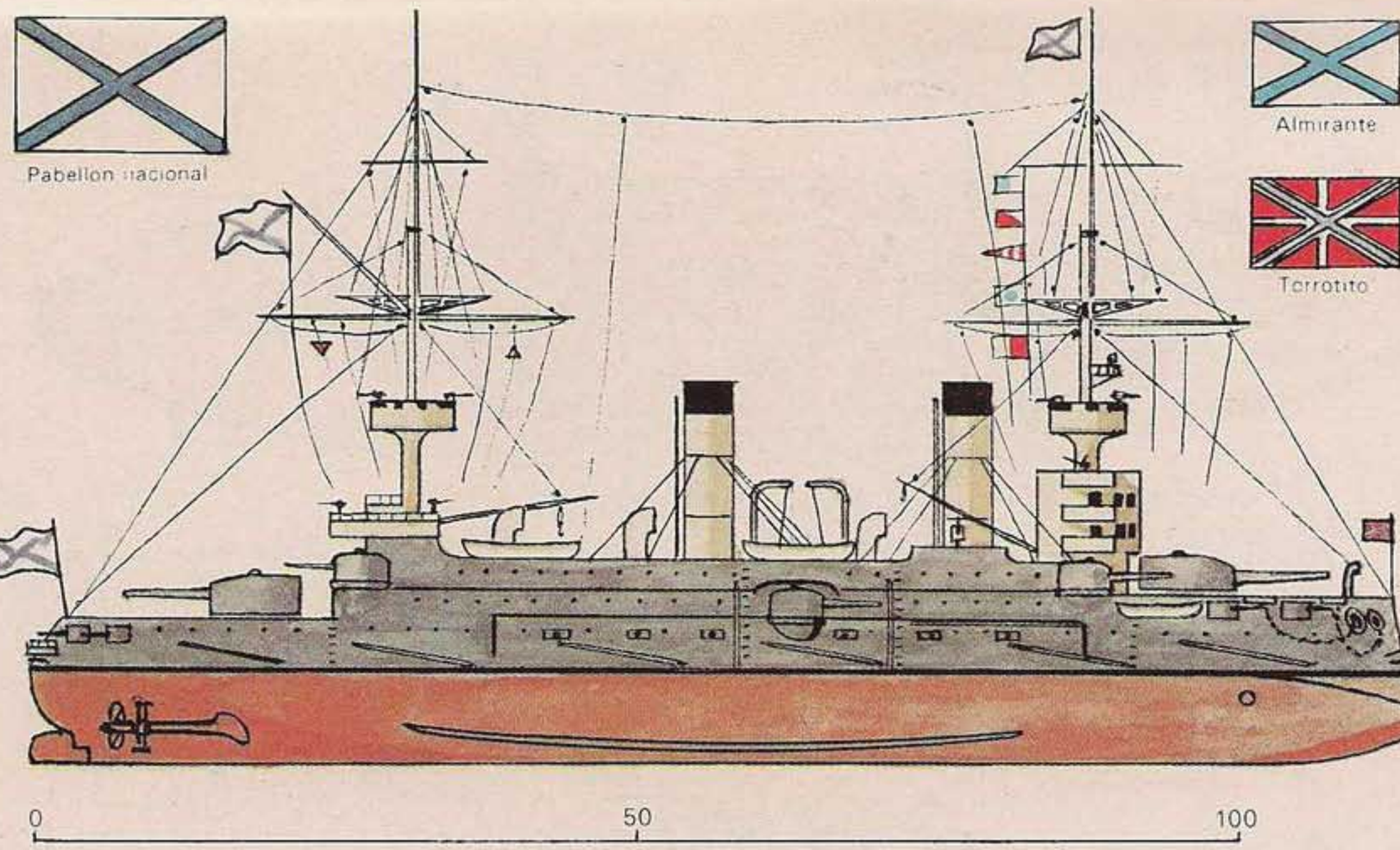
ESTADOS UNIDOS

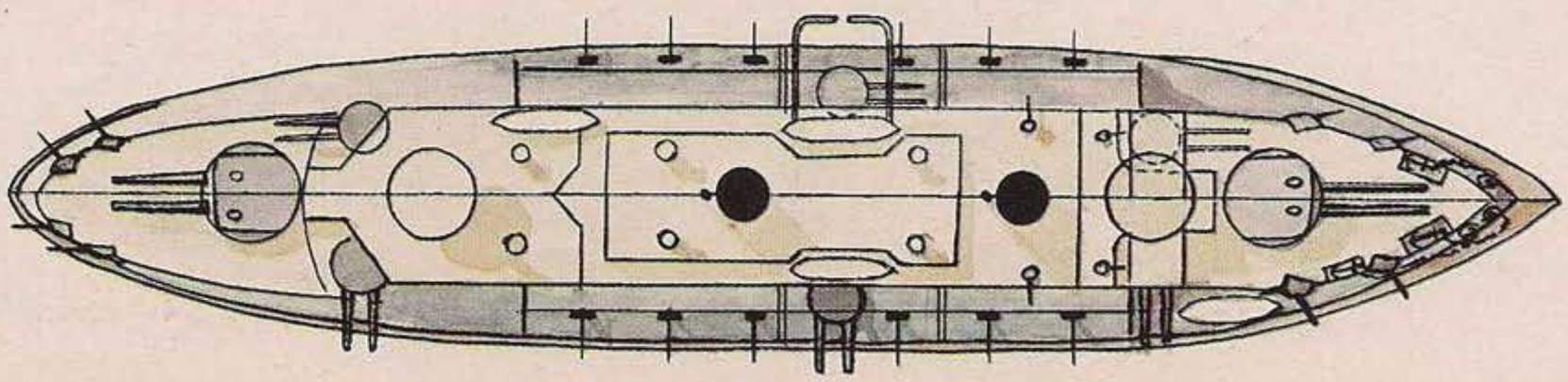




17 U. S. S. IOWA 1898

RUSIA

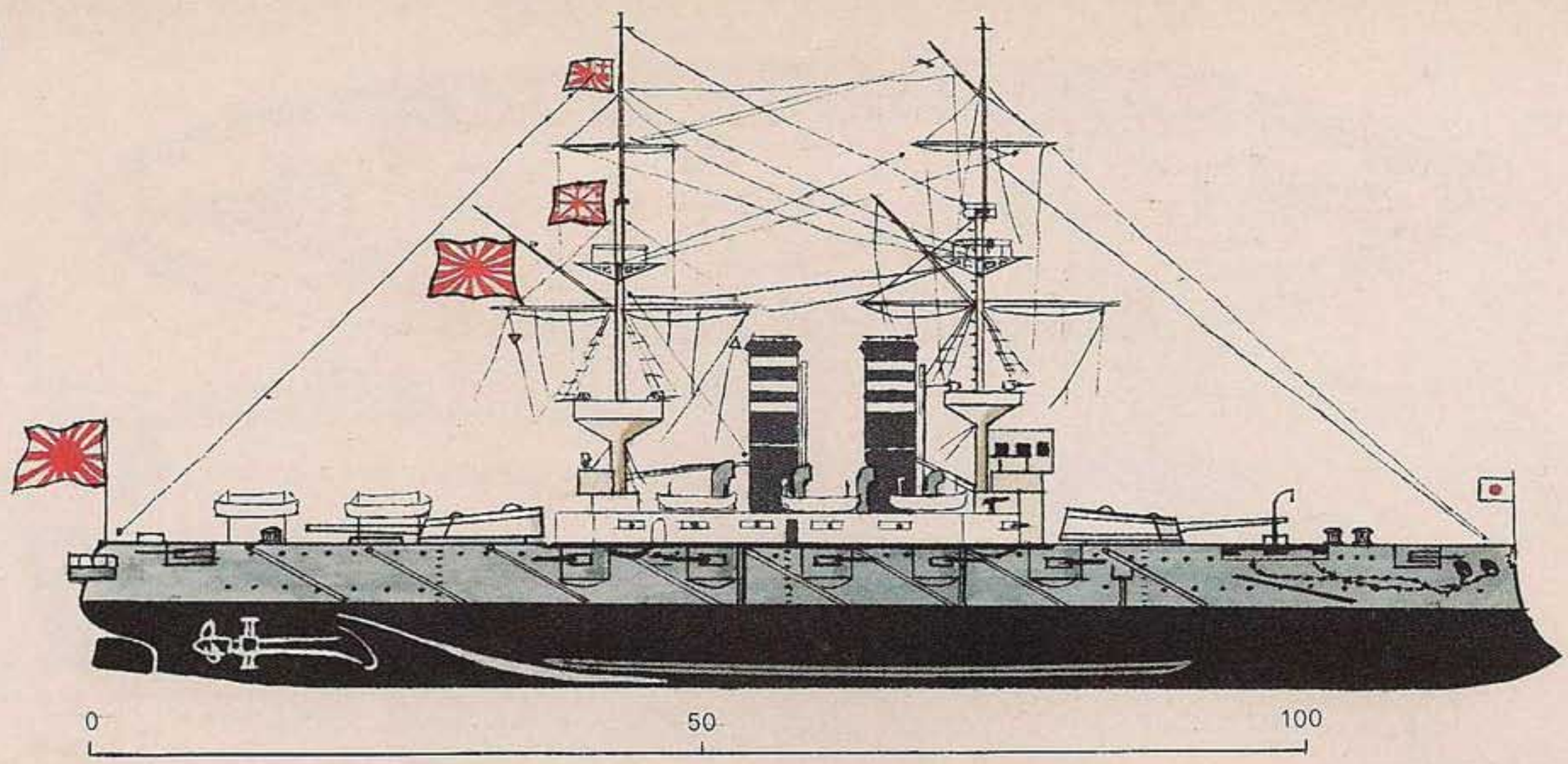


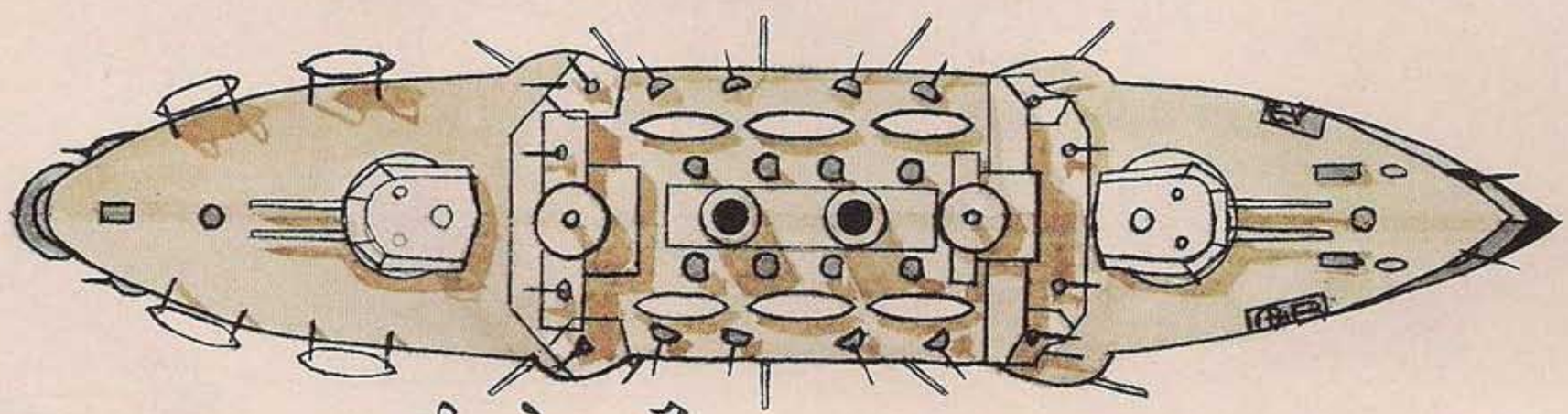


КНЯЗЬ СУВОРОВ

18 KNIAZ SUVAROV 1905

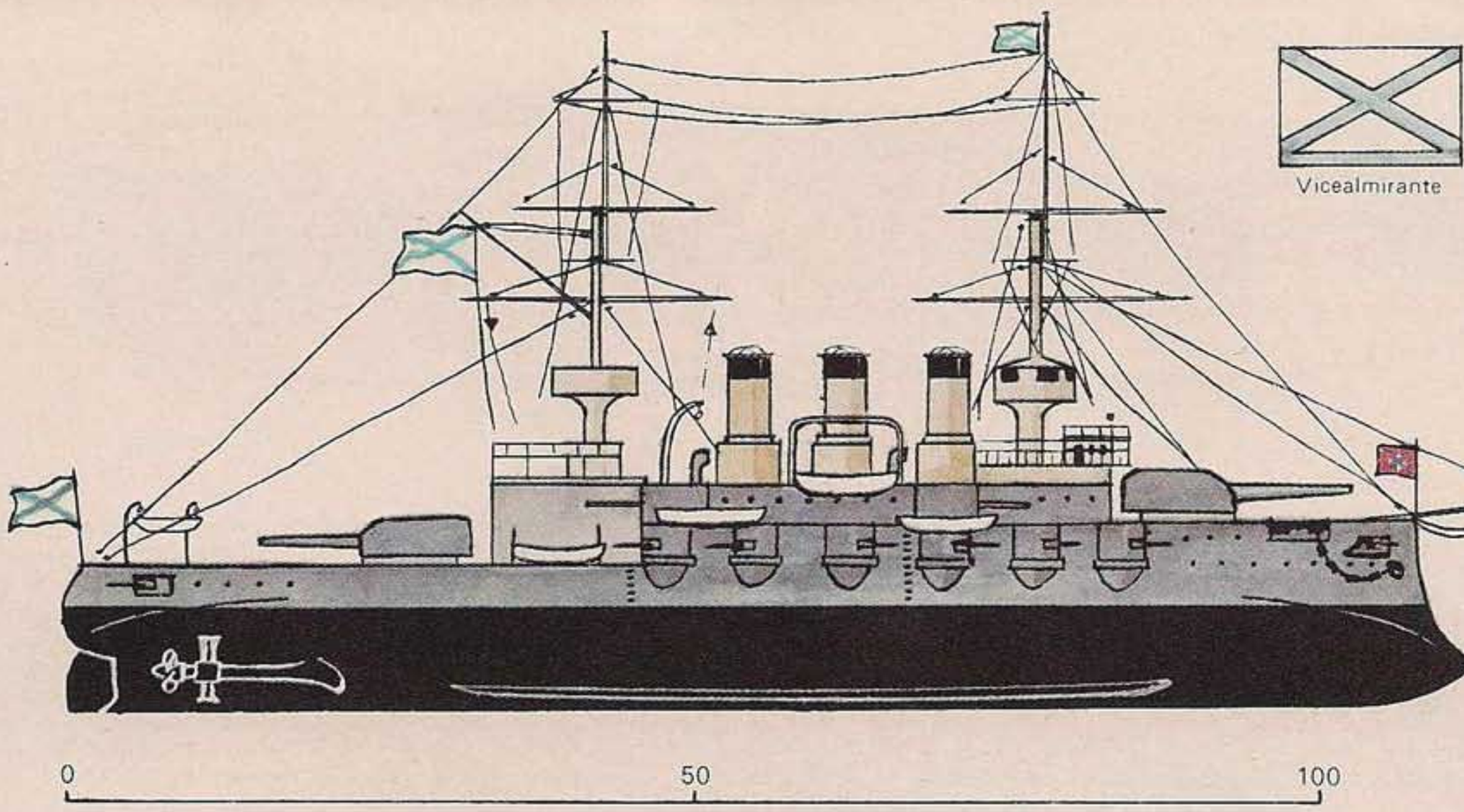
JAPON

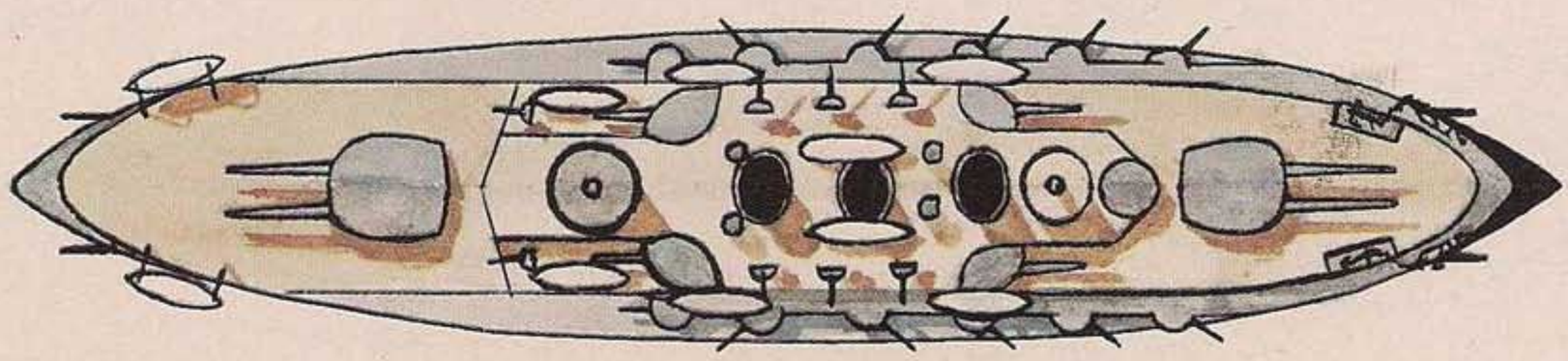




さかみ 19 MIKASA 1905

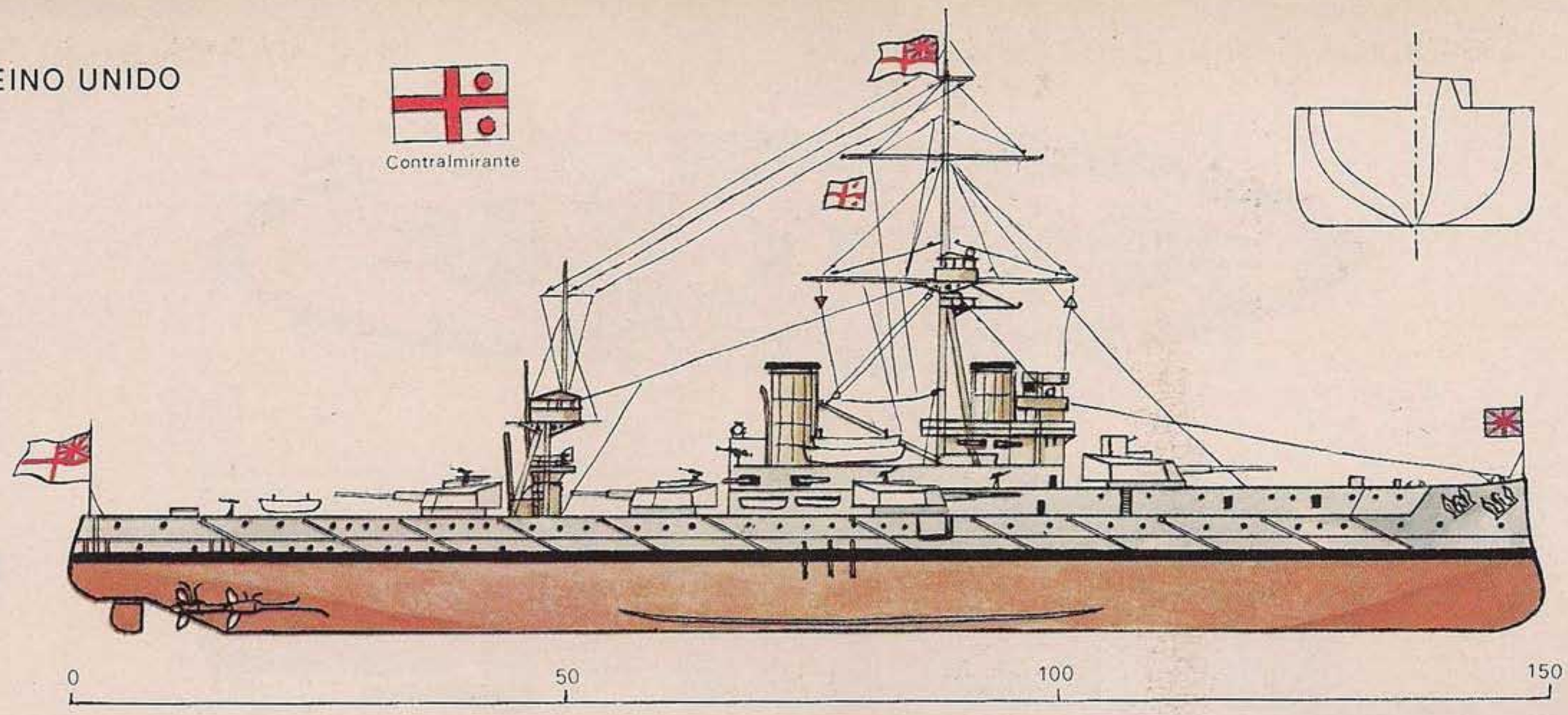
RUSIA

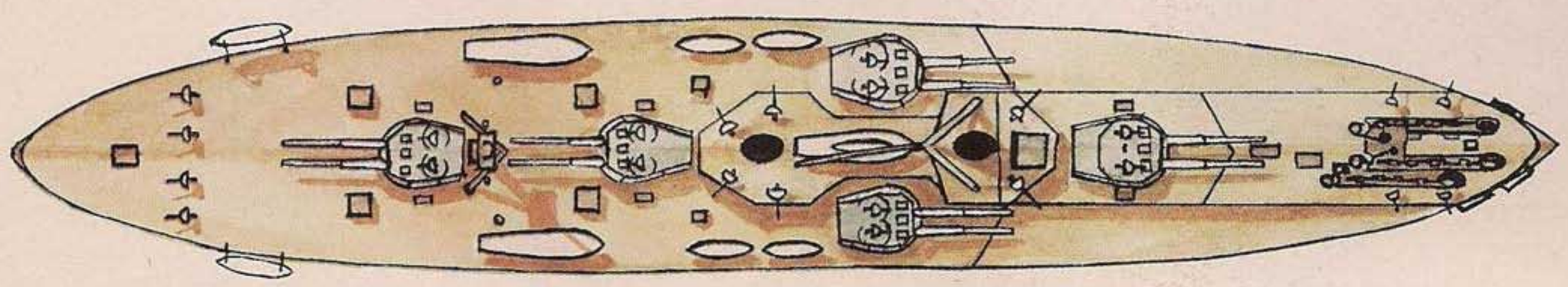




КН ПОТЕМКИНЬ ТАВ 20 KNIAZ POTEMKIN TAVRICHESKY 1905

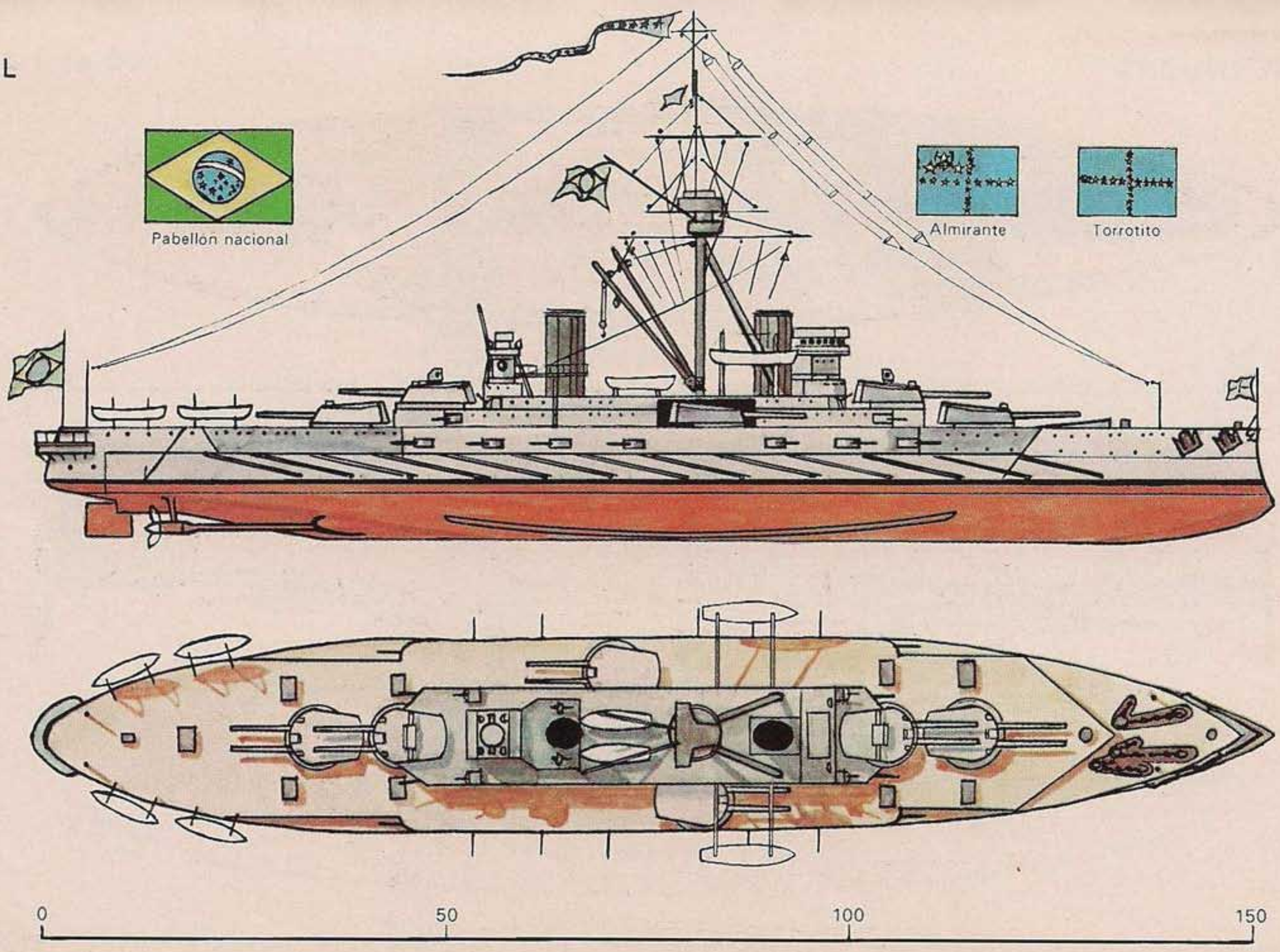
REINO UNIDO





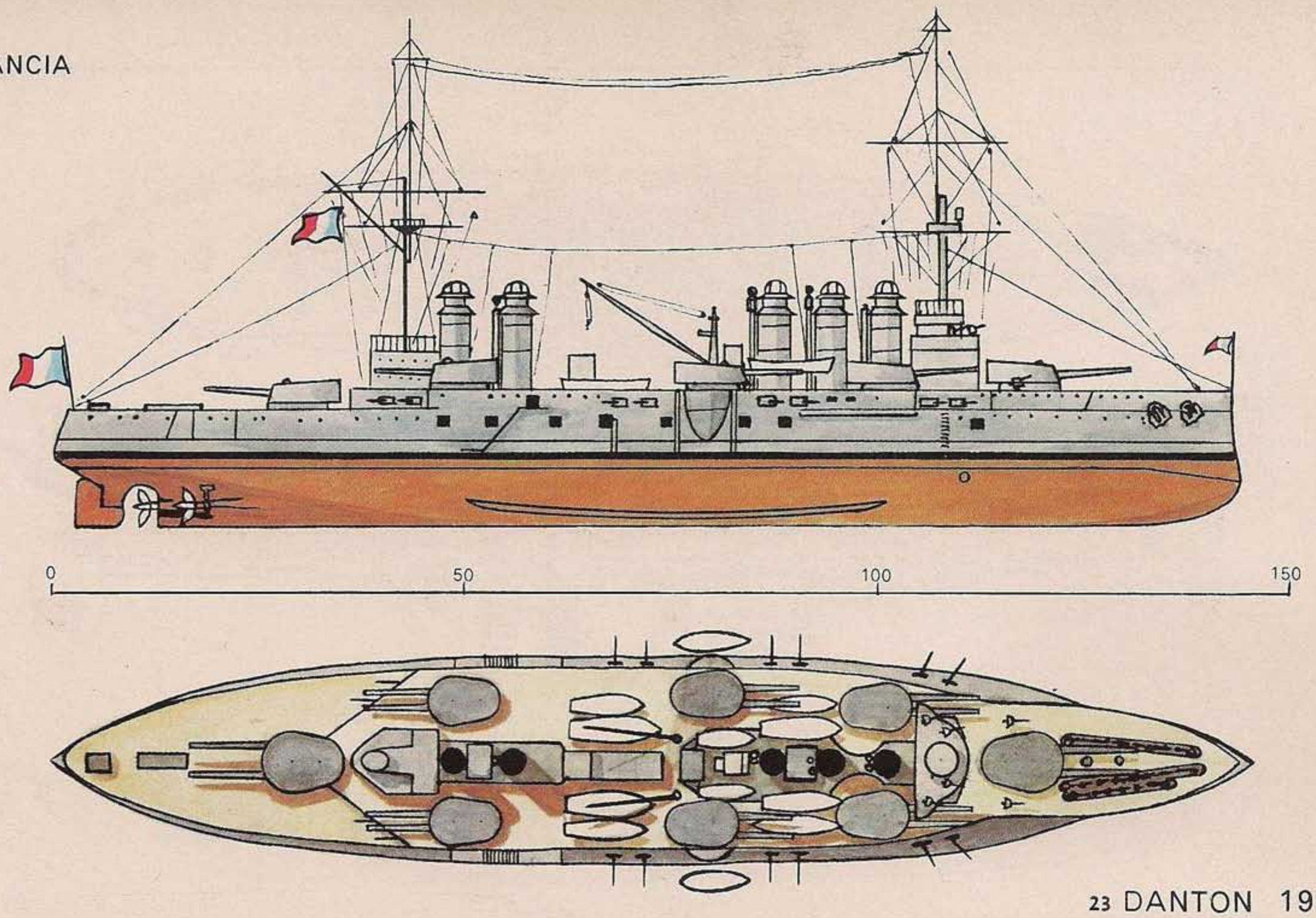
21 H. M. S. DREADNOUGHT 1906

BRASIL



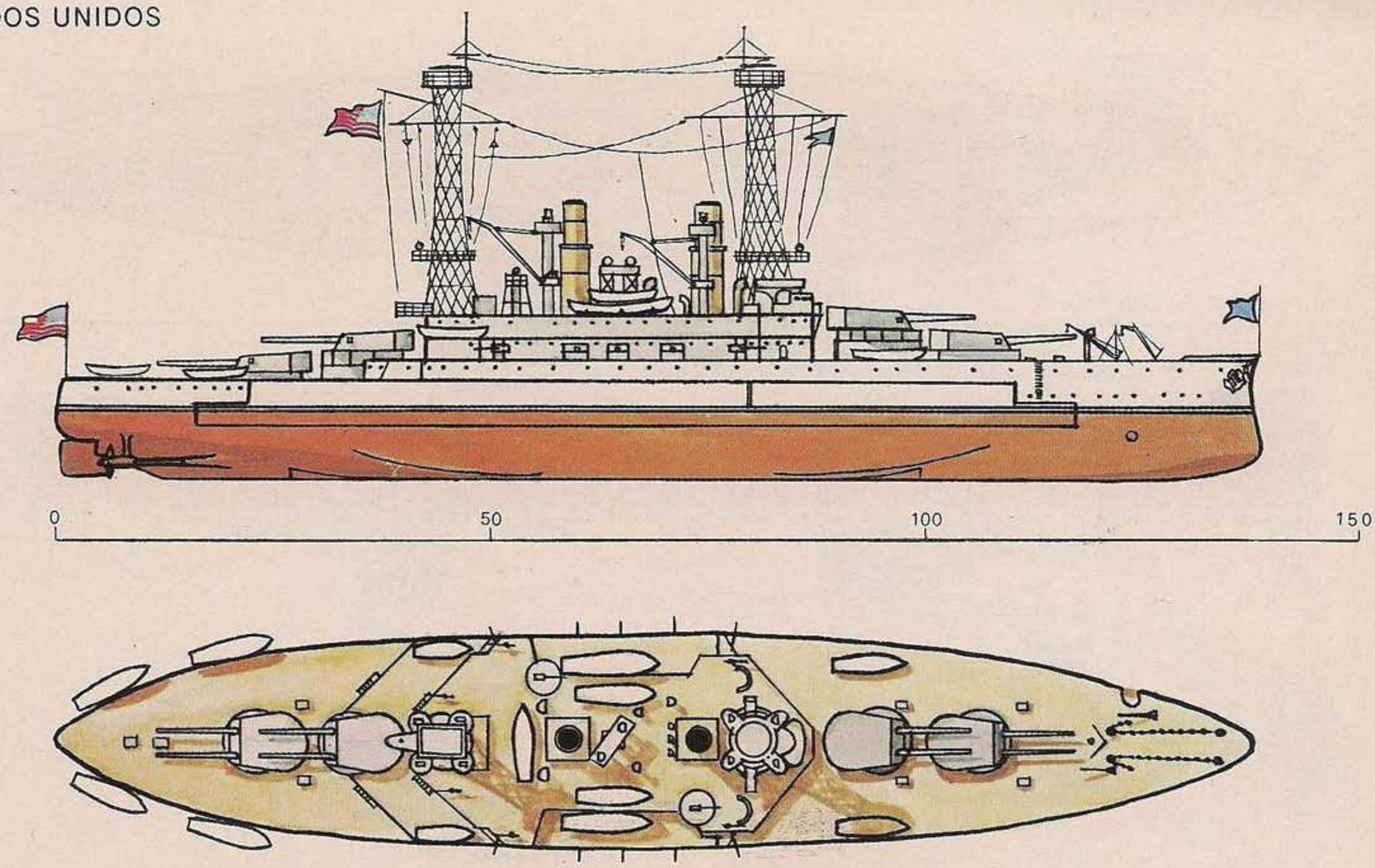
22 MINAS GERAES 1909

FRANCIA



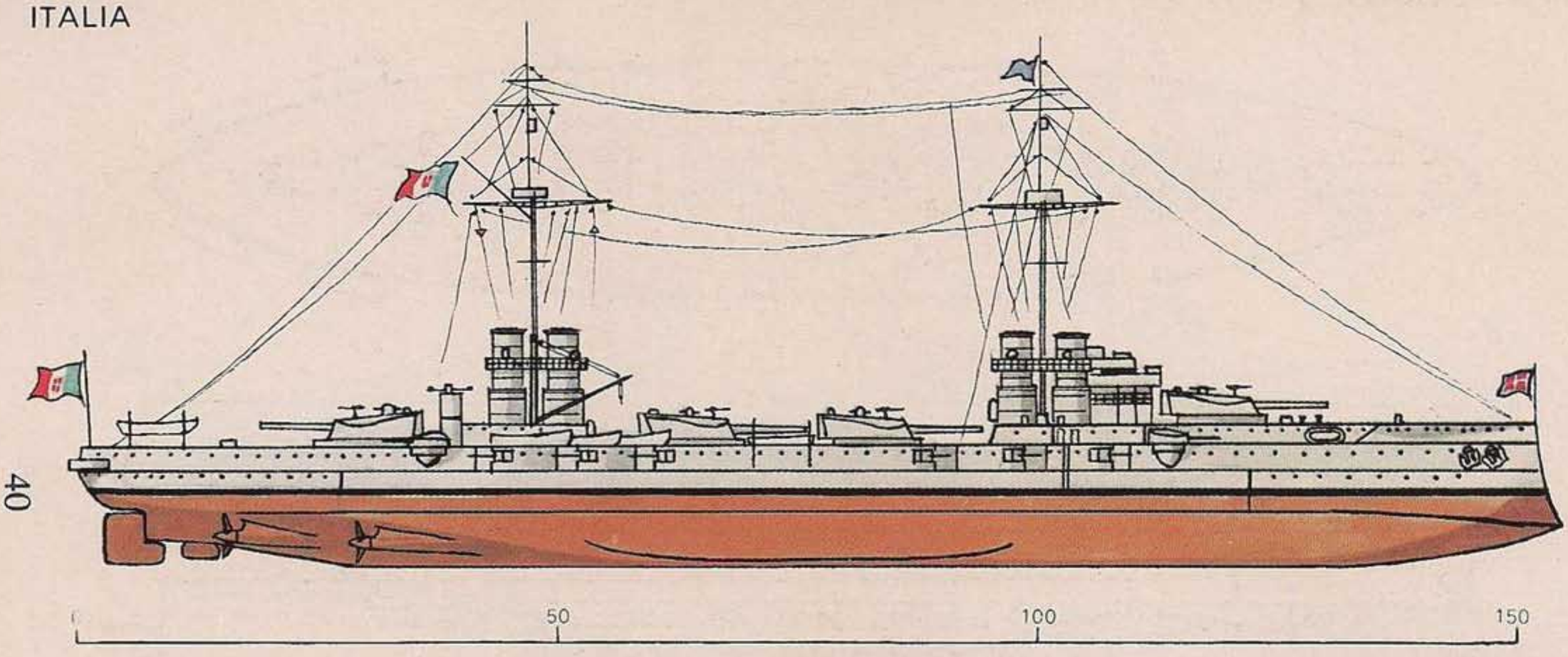
23 DANTON 1911

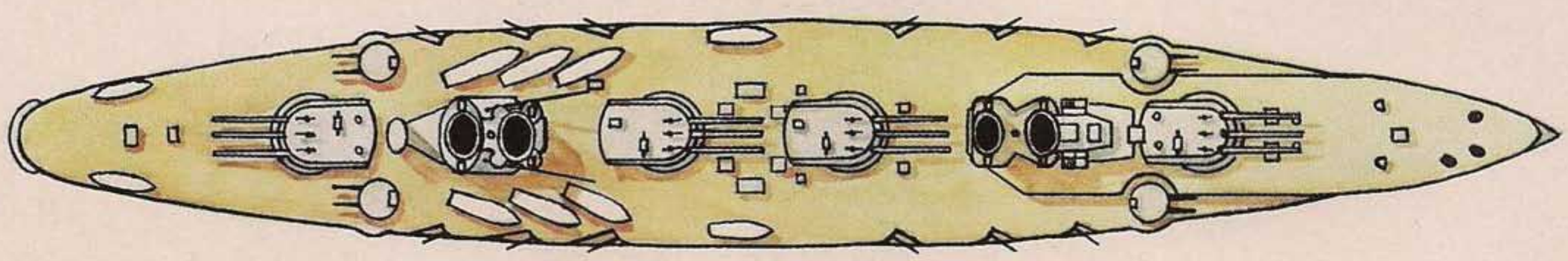
ESTADOS UNIDOS



24 U. S. S. MICHIGAN 1908

ITALIA



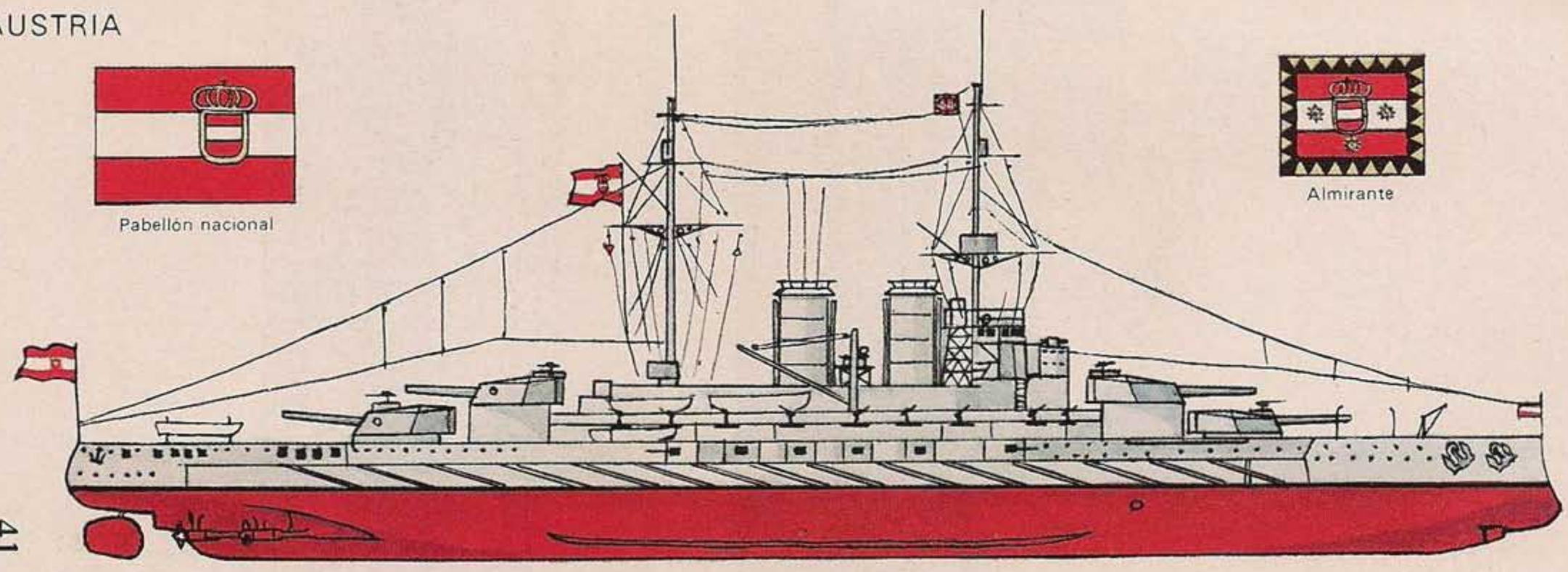


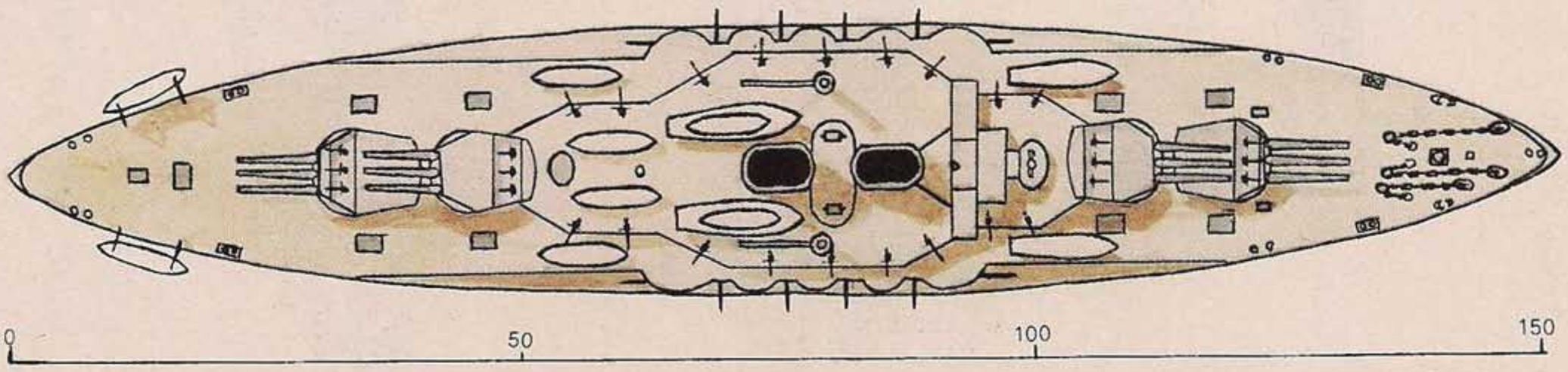
25 DANTE ALIGHIERI 1910

AUSTRIA

Pabellón nacional

Almirante



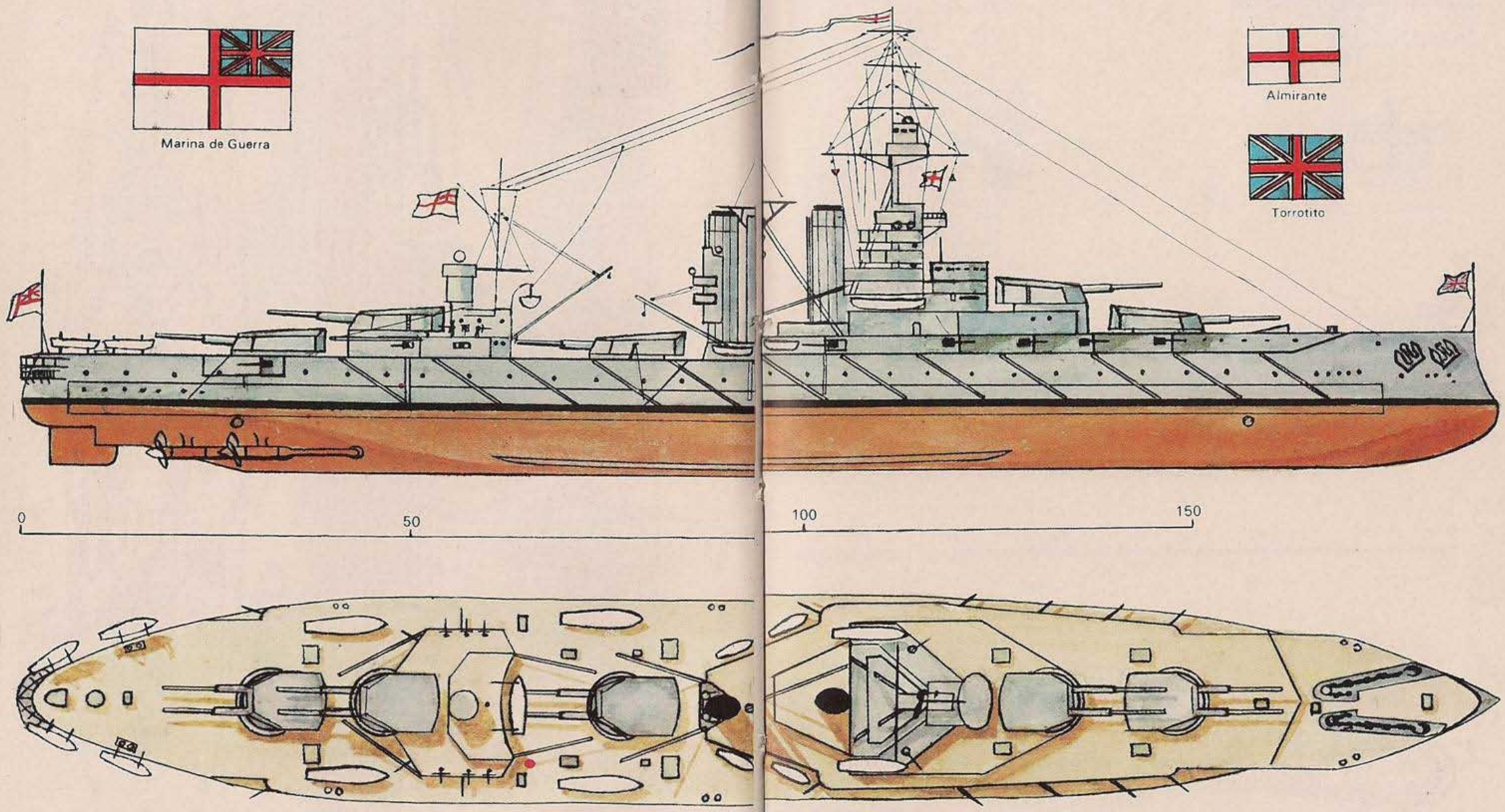


26 VIRIBUS UNITIS 1915

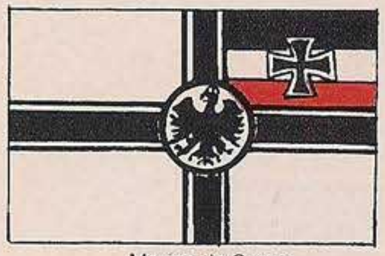
Marina de Guerra

Almirante

Torrotito

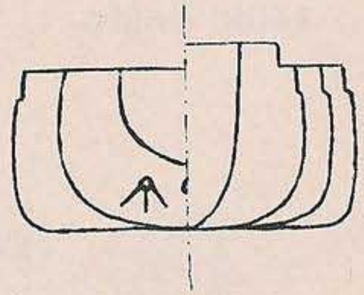


27 H. M. S. IRON DUKE 1918



Marina de Guerra

Almirante

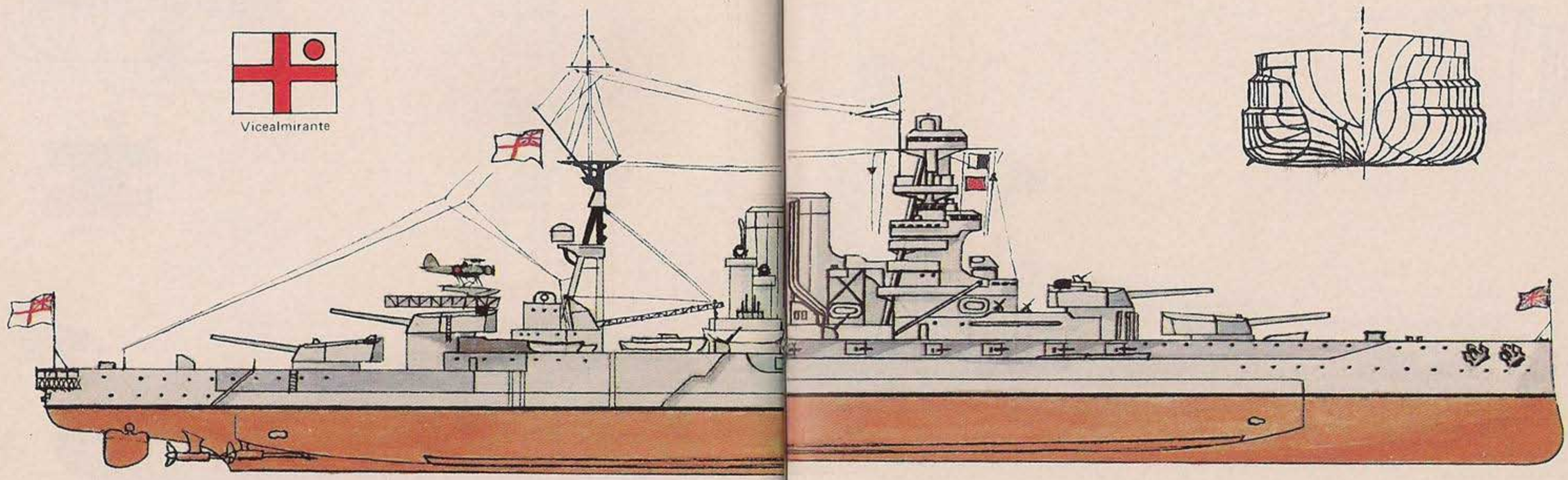


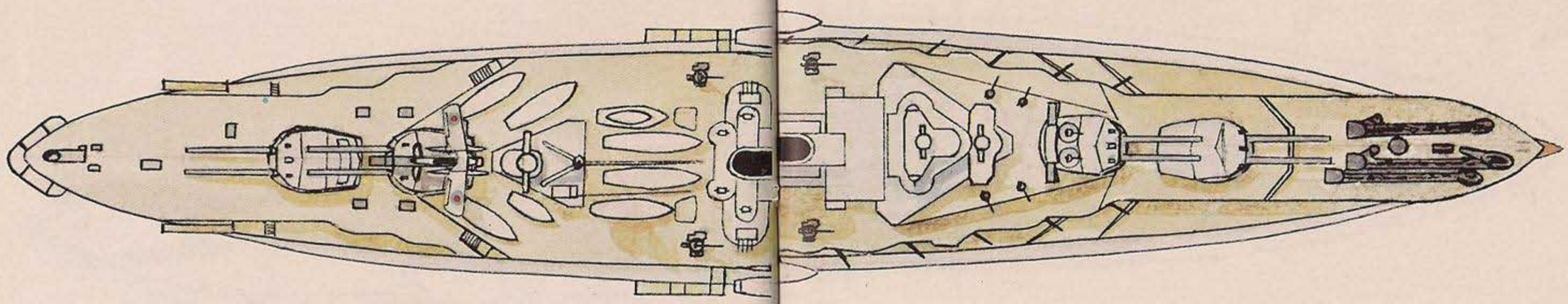
Torrotito

0 50 100 150

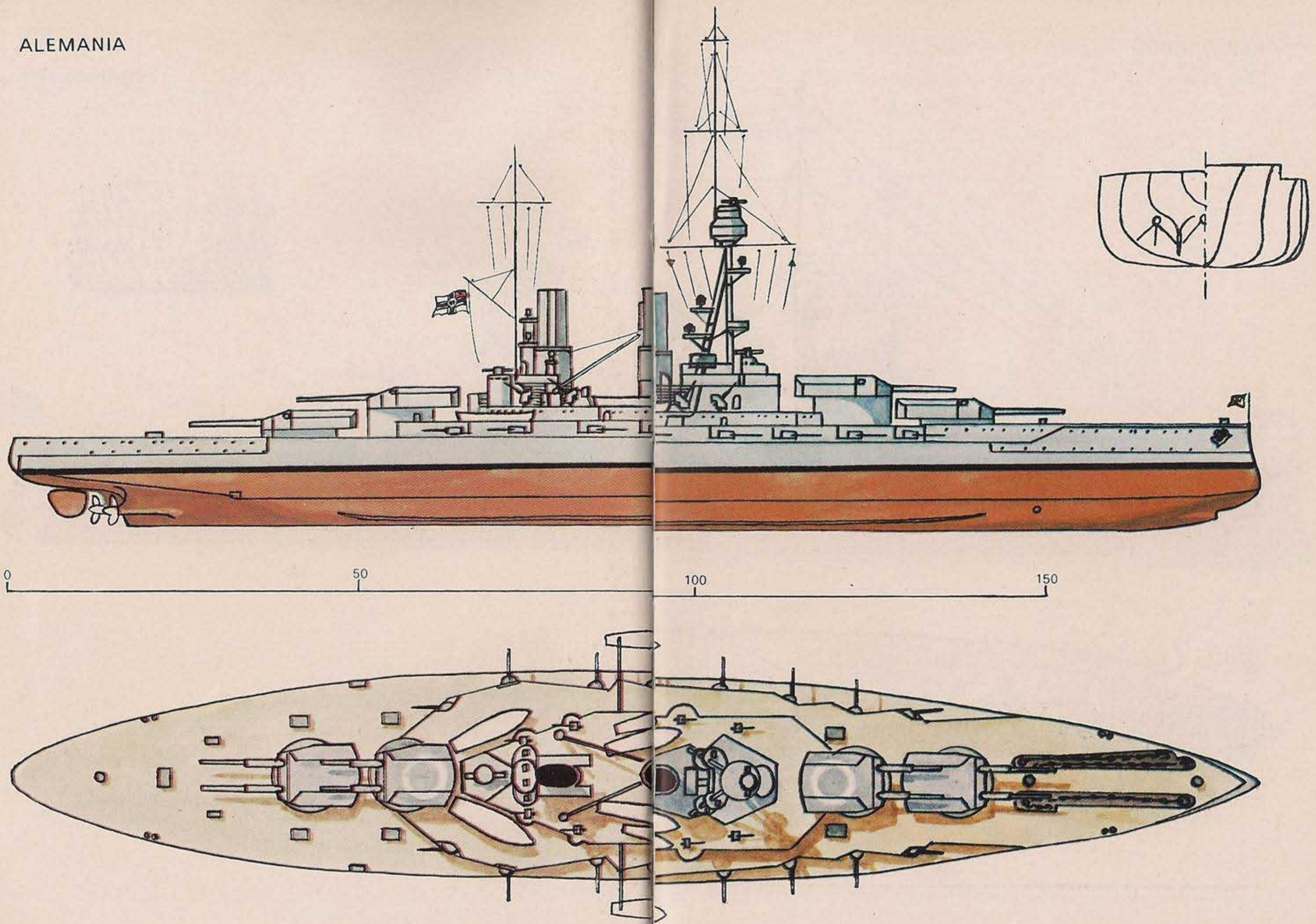
28 S. M. S. FRIEDRICH DER GROSSE 1918

Vicealmirante

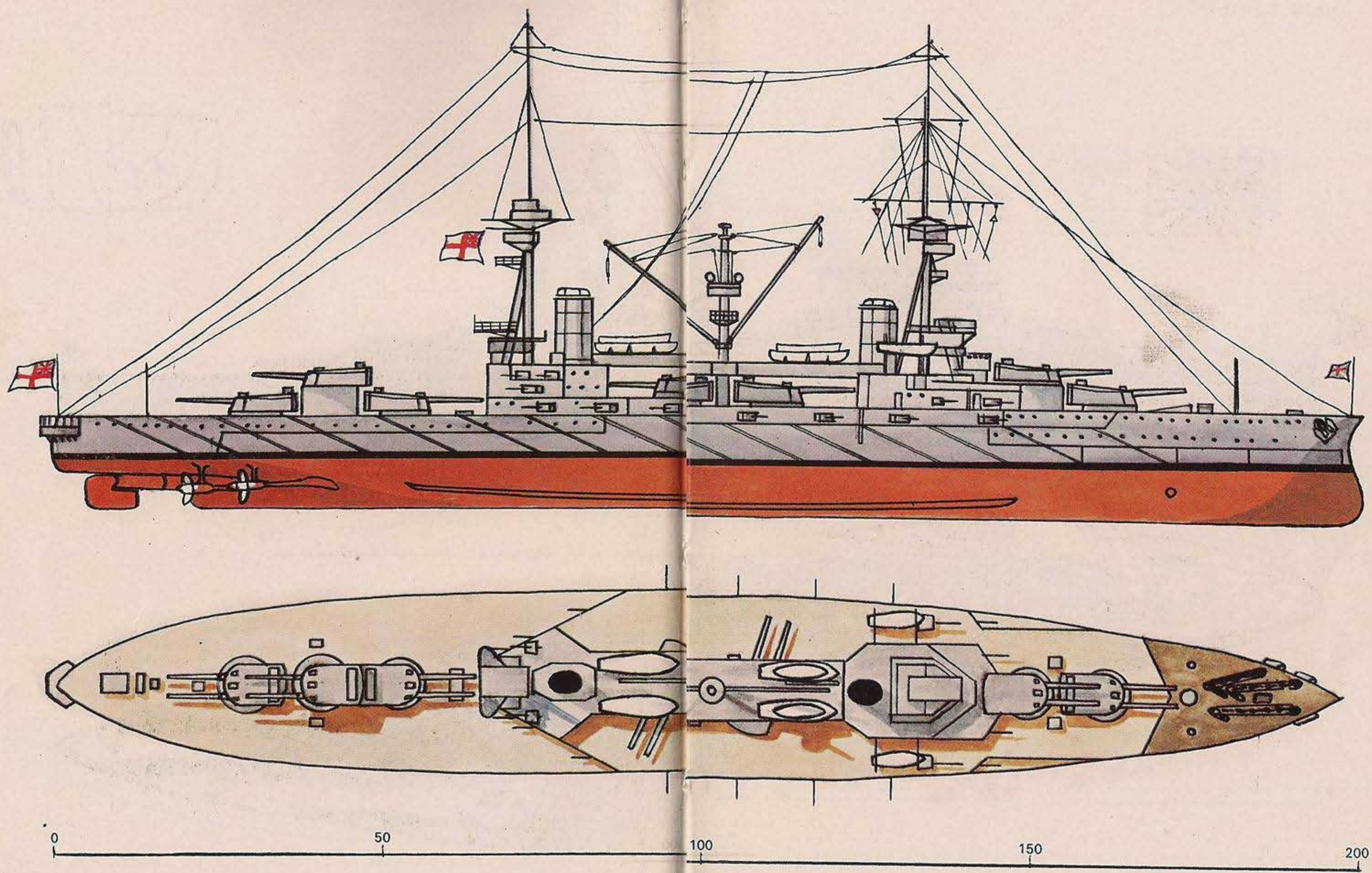




29 H. M. S. BARHAM 1941

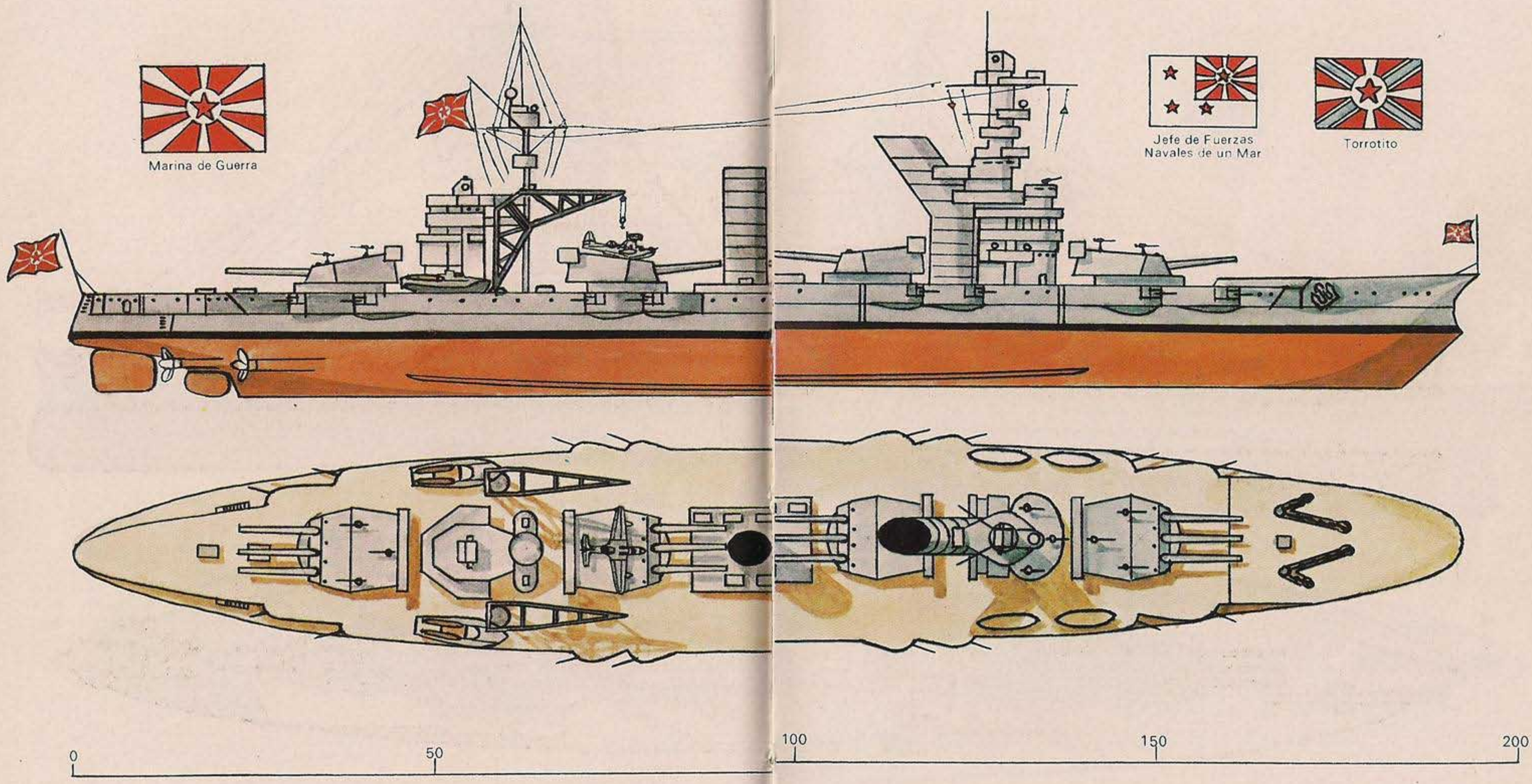


30 S. M. S. BAYERN 1918



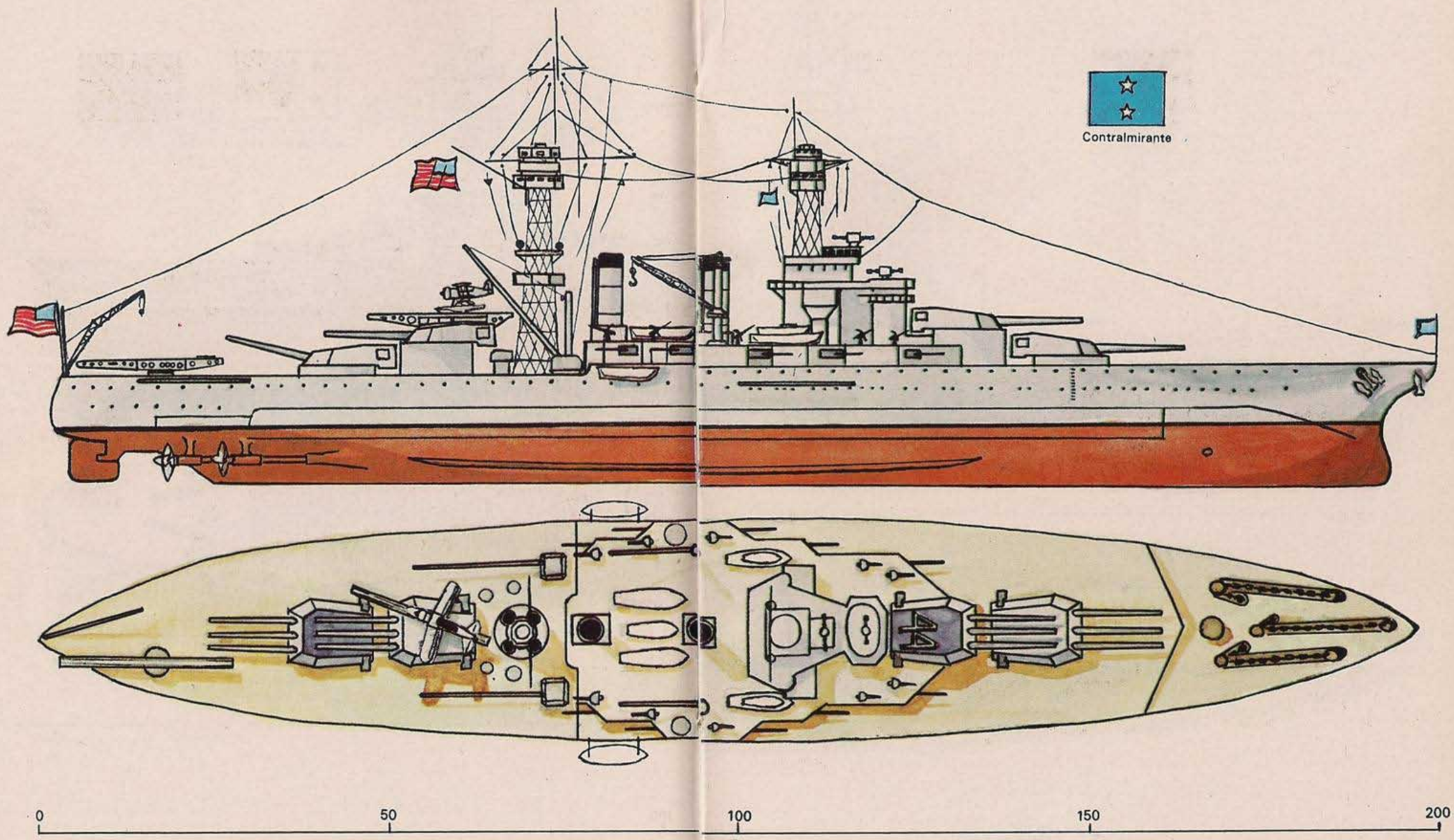
31 H. M. S. AGINCOURT 1914

UNION SOVIETICA



ОКТЯБРСКАЯ РЕВОЛЮЦИЯ

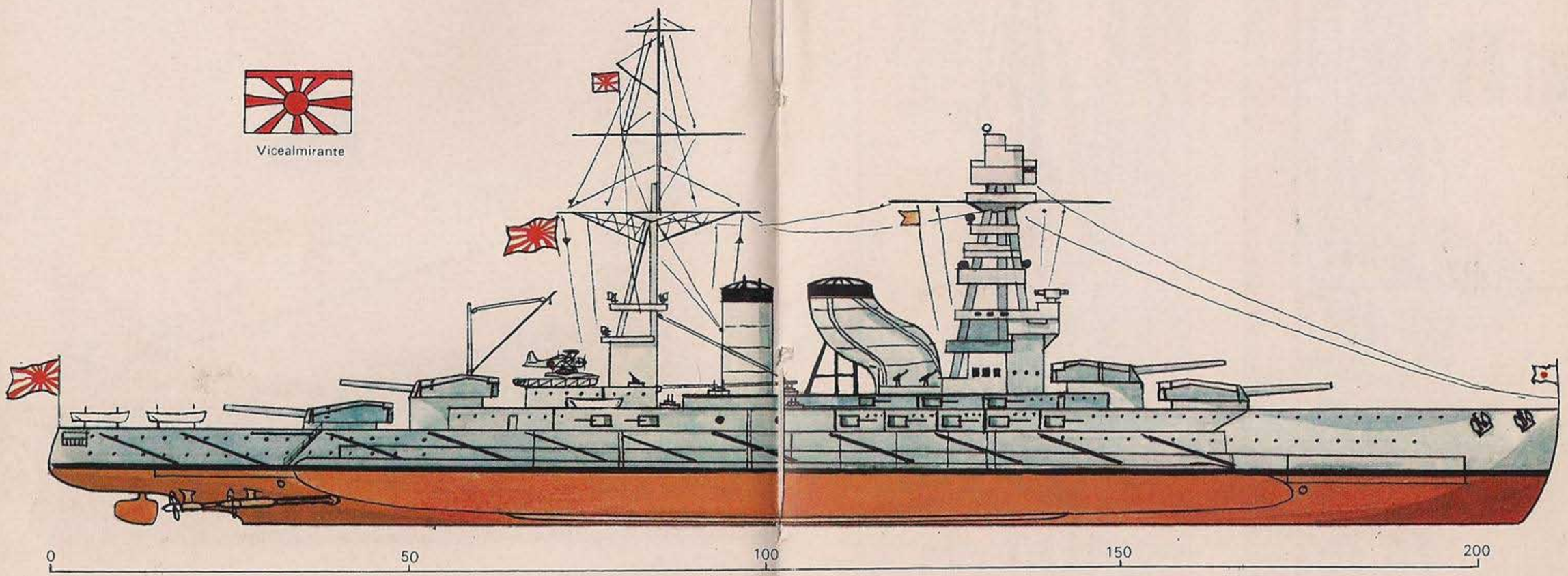
32 OKTIABRISKAYA REVOLUTSIA 1935

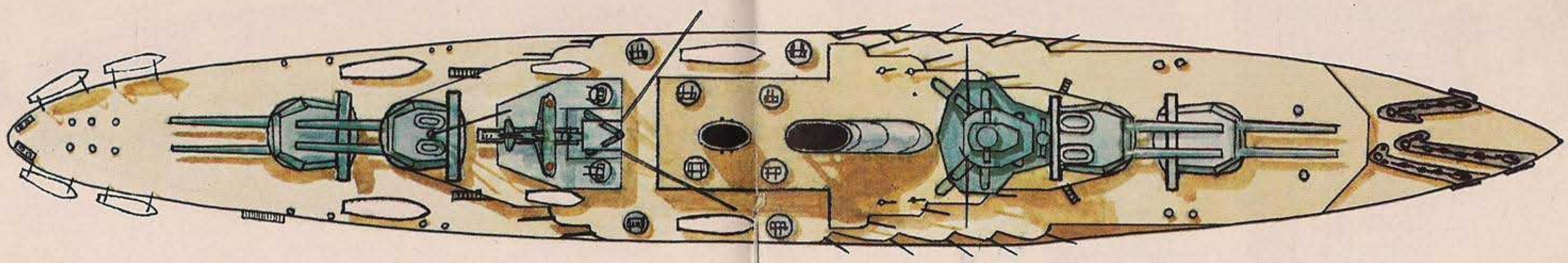


33 U. S. S. TENNESSEE 1938

JAPON

Vicealmirante

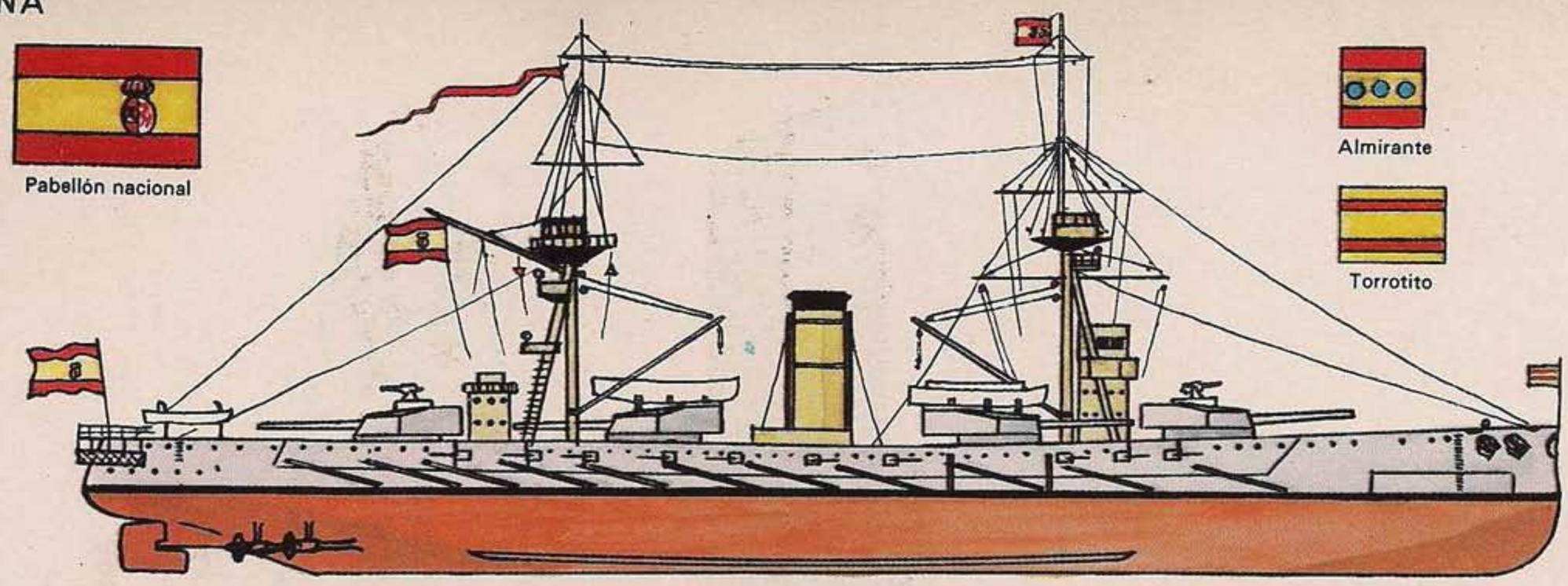


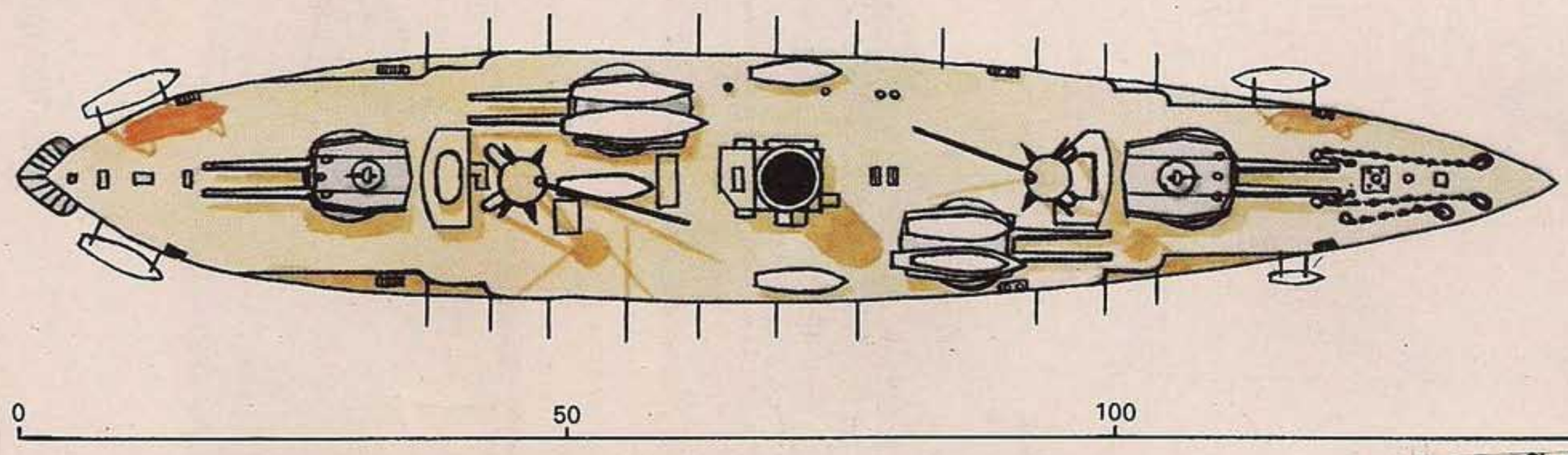


ながと

34 NAGATO 1926

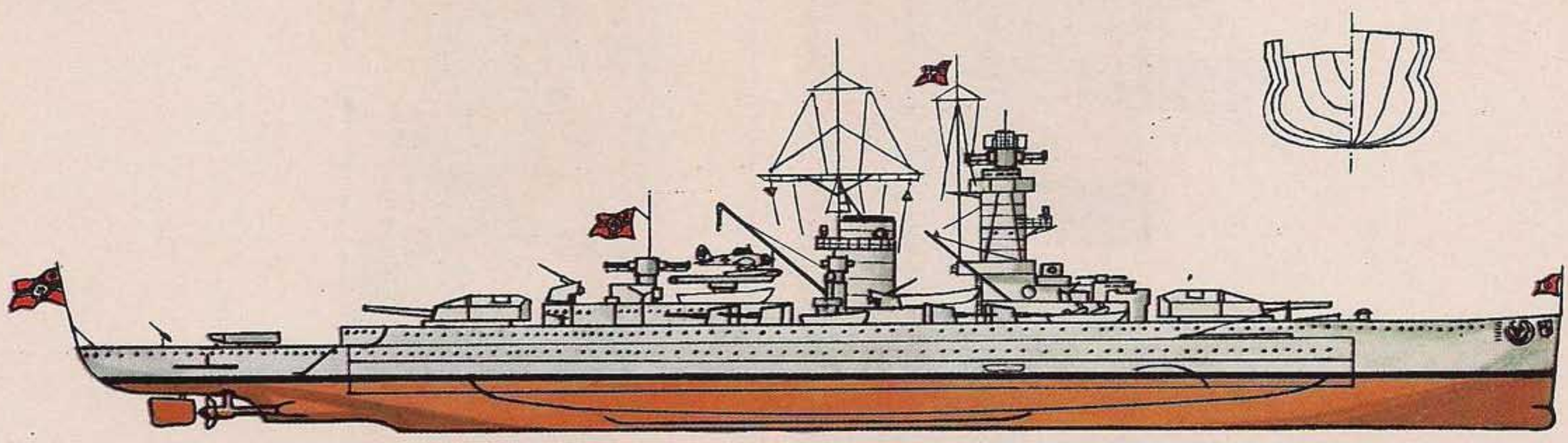
ESPAÑA

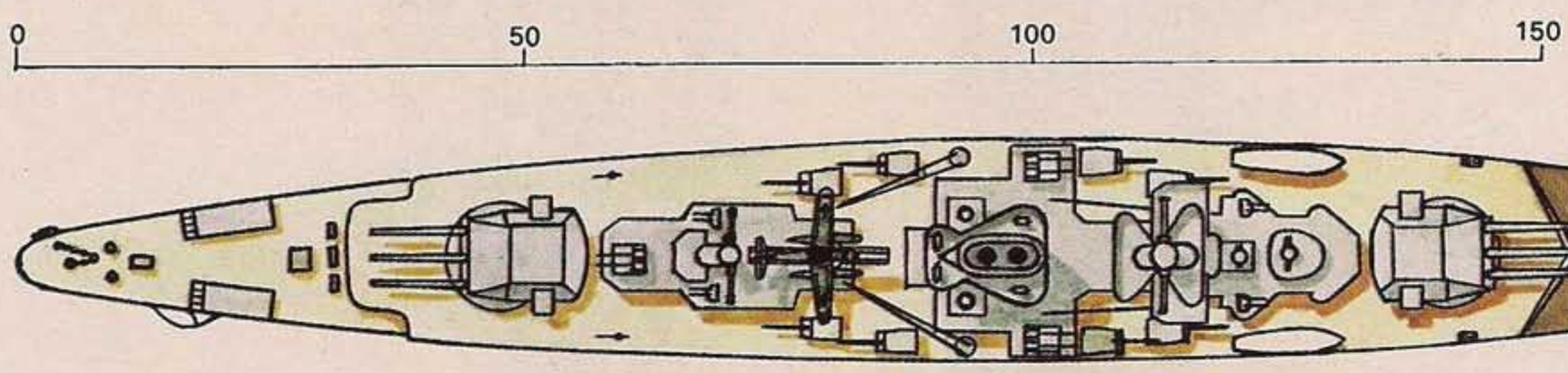




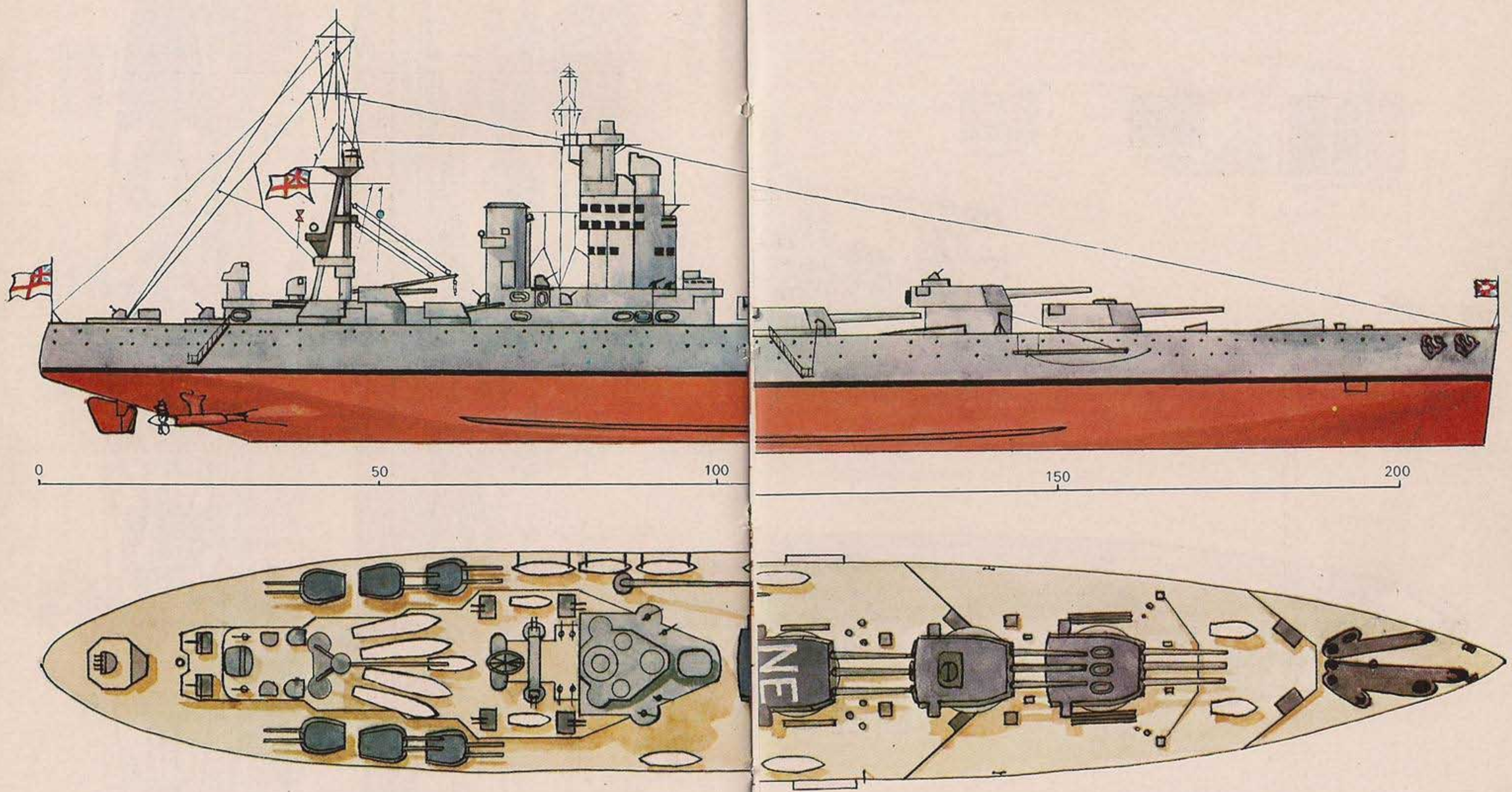
35 ESPAÑA 1920

ALEMANIA





36 ADMIRAL GRAF SPEE 1939

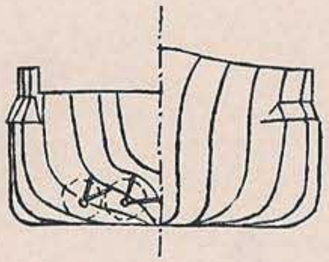


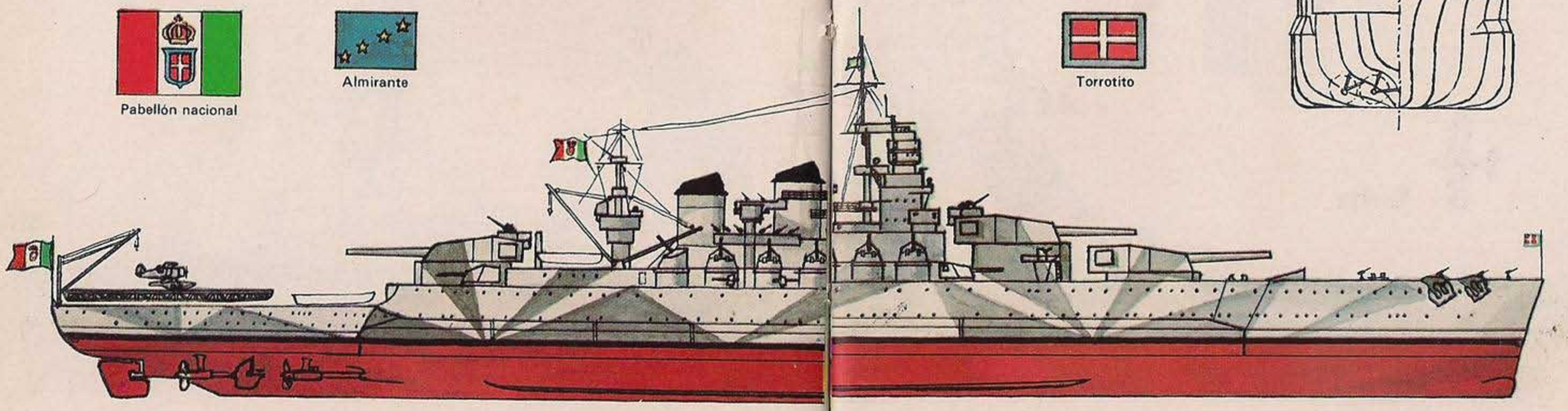
37 H. M. S. NELSON 1936

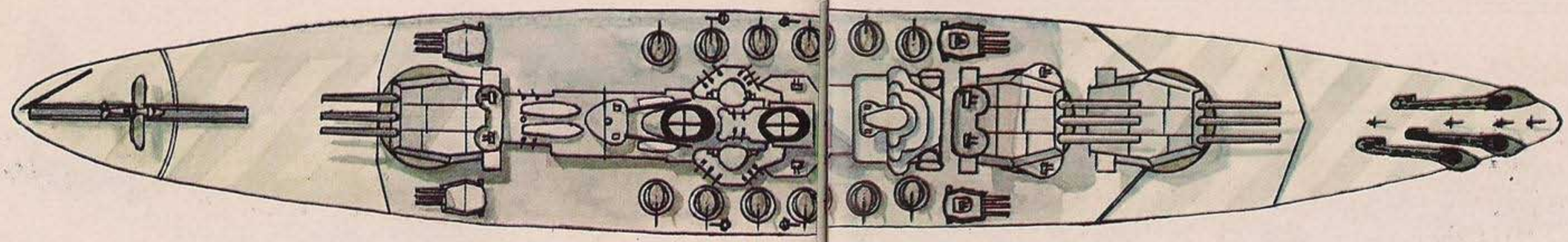
Pabellón nacional

Almirante

Torrotito

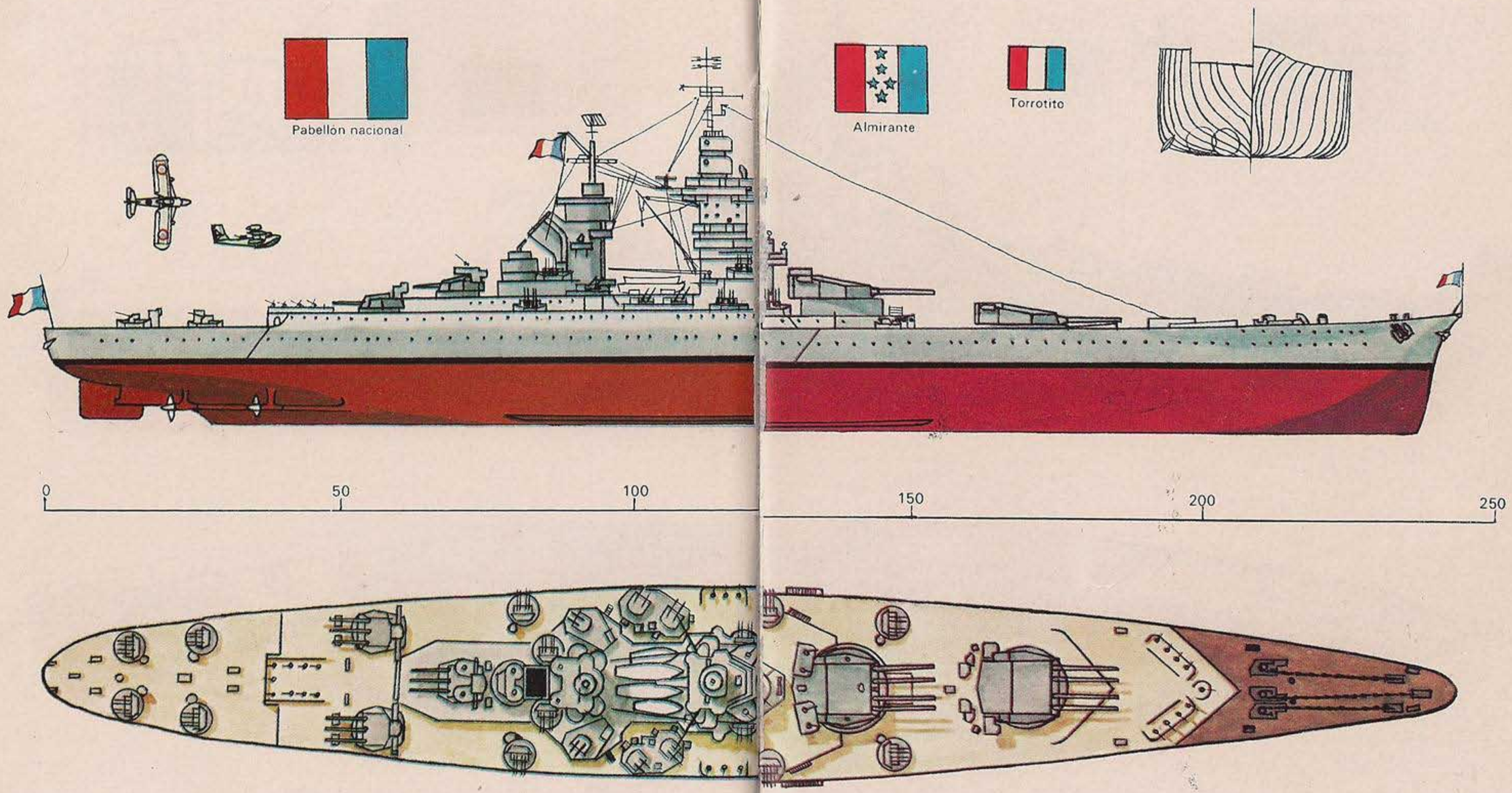






0 50 100 150 200 250

38 LITTORIO 1941

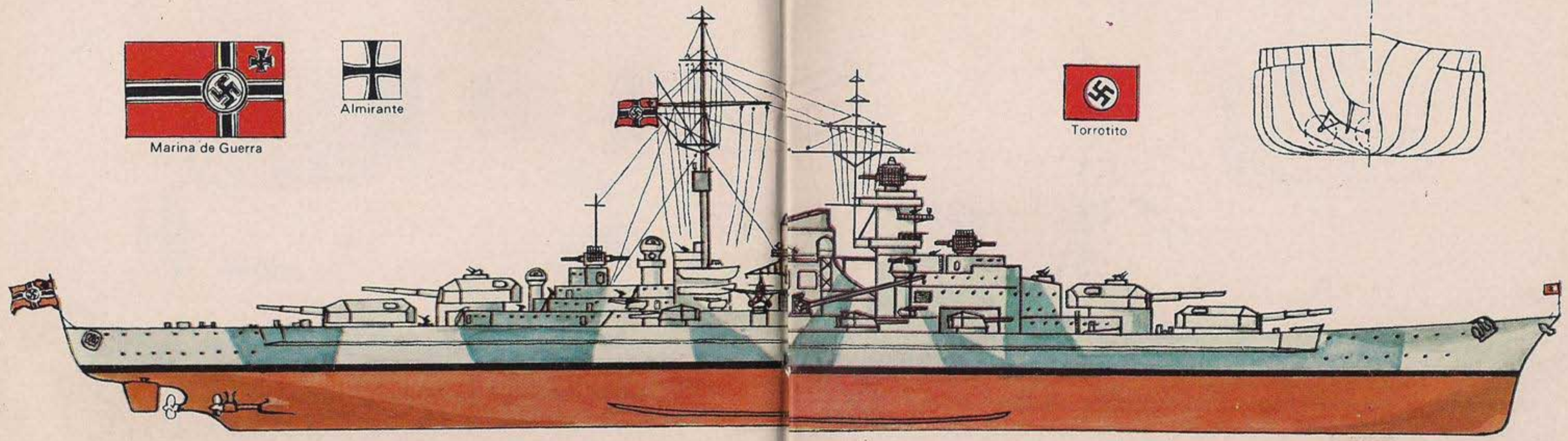


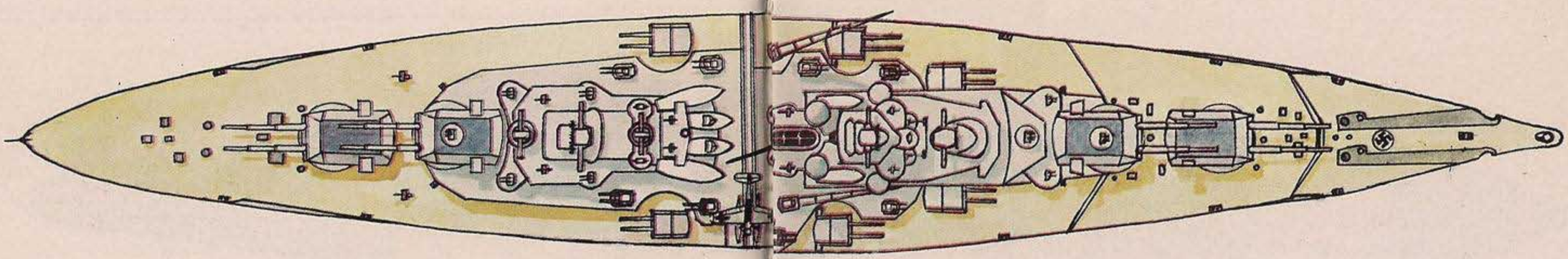
39 RICHELIEU 1944

Marina de Guerra

Almirante

Torrotito

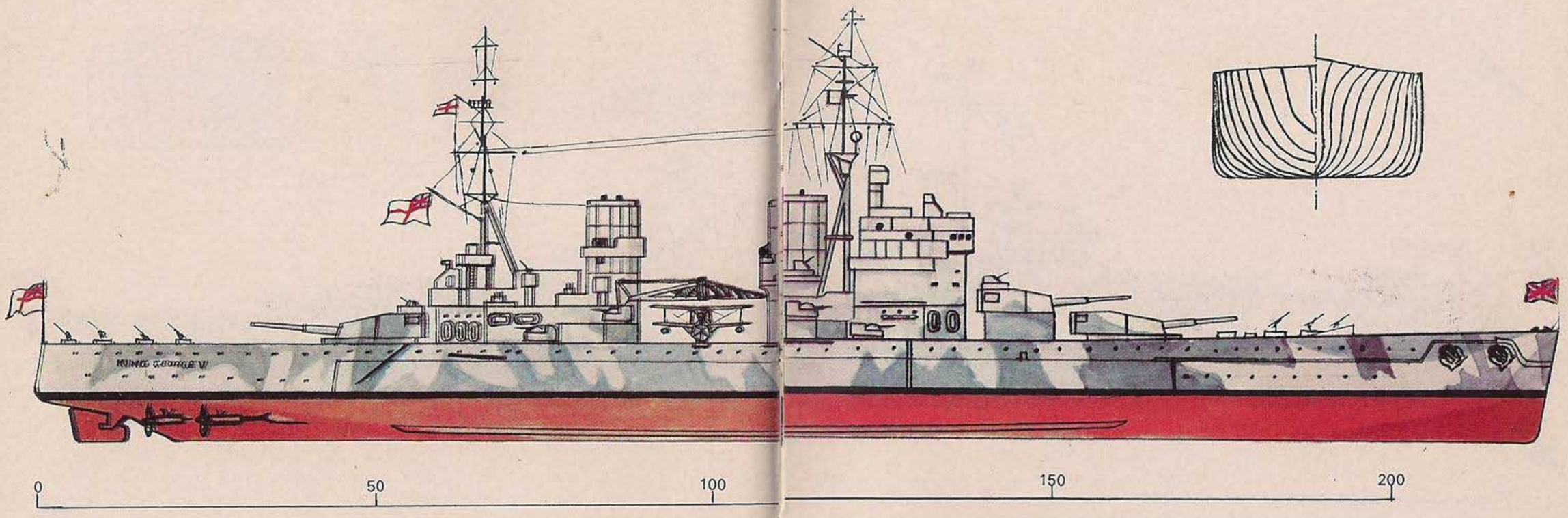


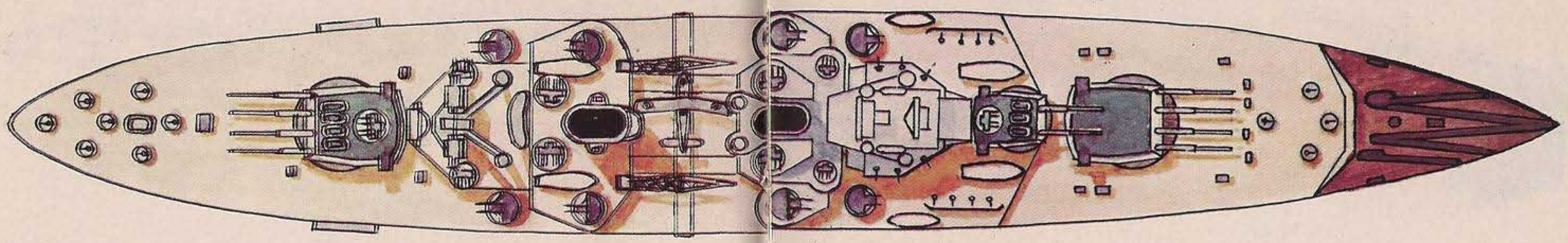


0 50 100 150 200 250

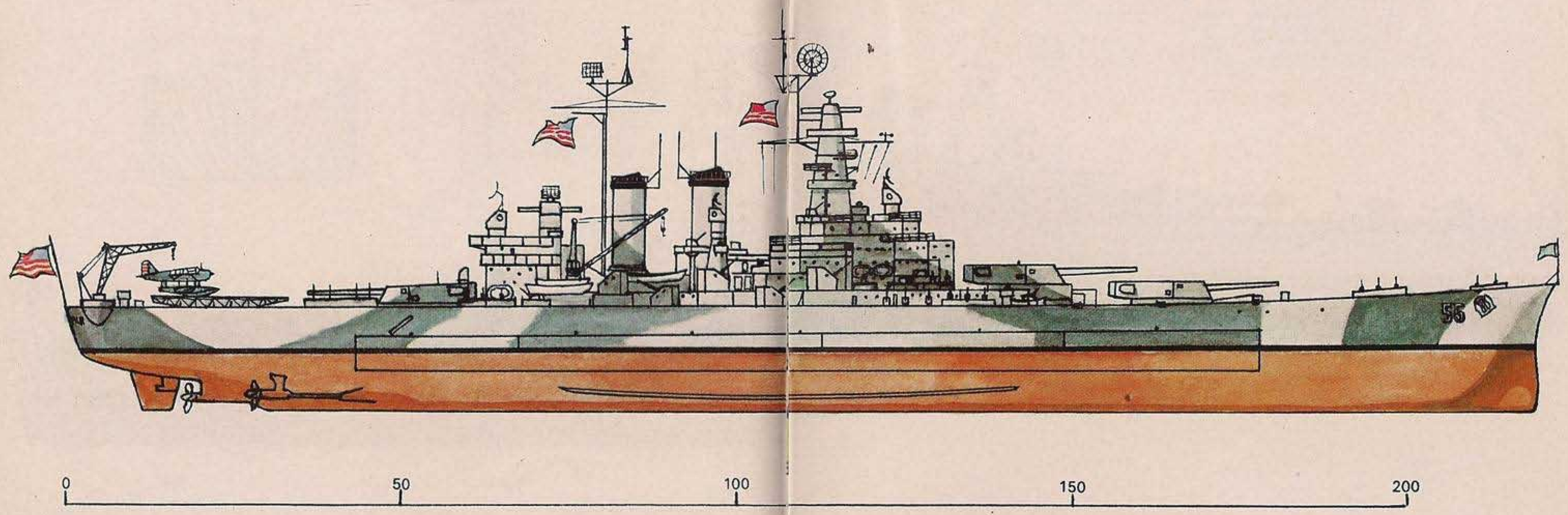
40 BISMARCK 1941

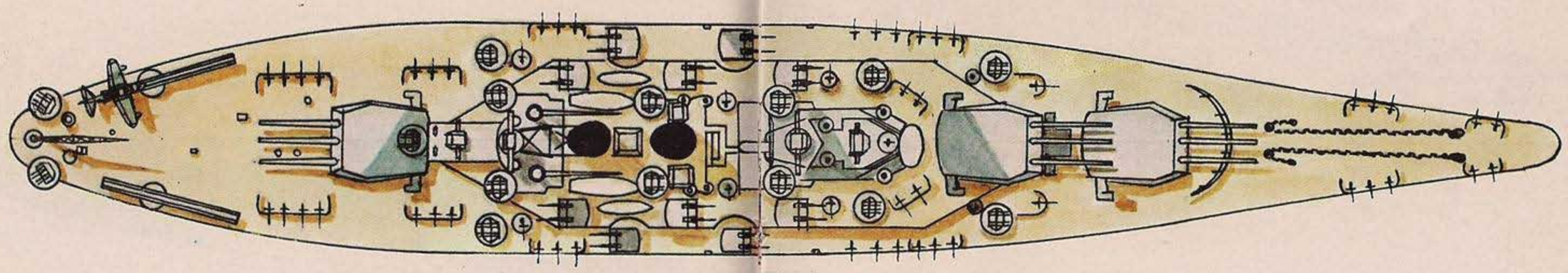
REINO UNIDO





41 H. M. S. KING GEORGE V 1941





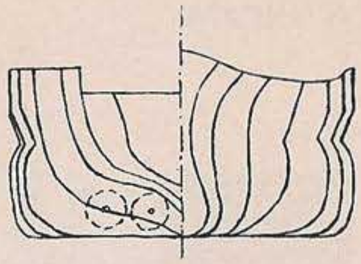
42 U. S. S. NORTH CAROLINA 1943

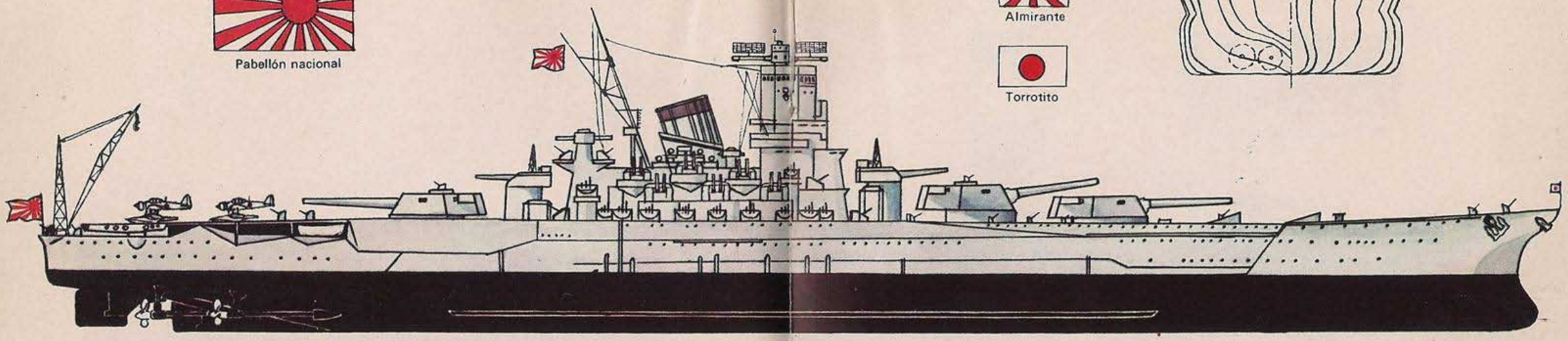
JAPON

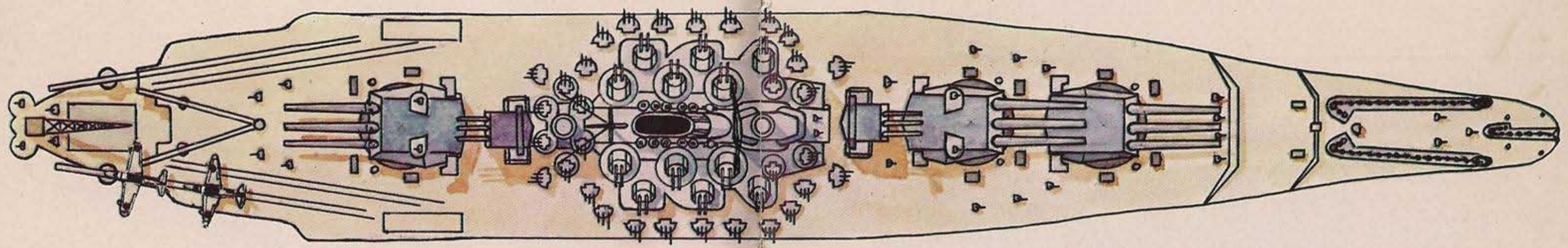
Pabellón nacional

Almirante

Torrotito







0 50 100 150 200 250

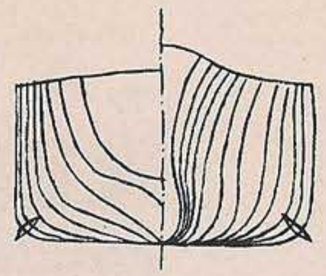
とまや

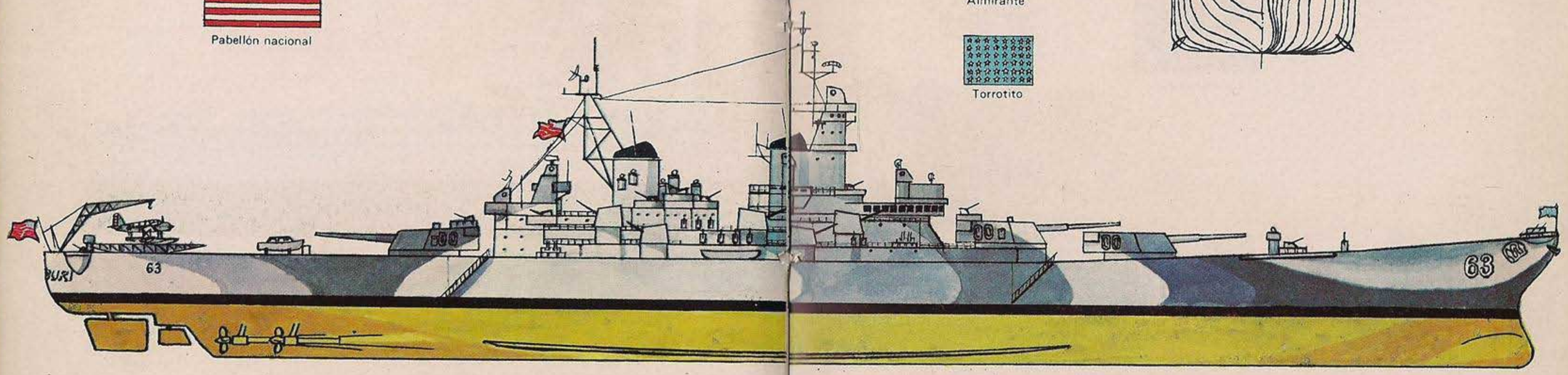
43 YAMATO 1945

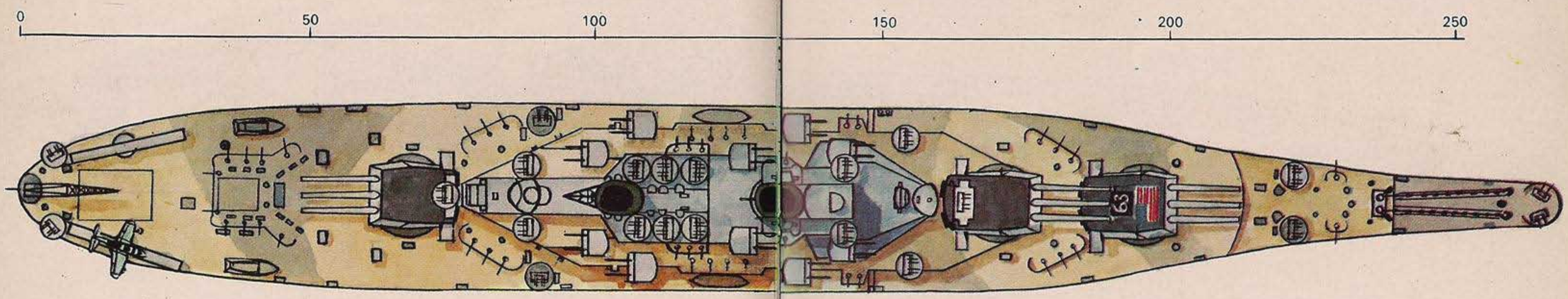
Pabellón nacional

Almirante

Torrotito

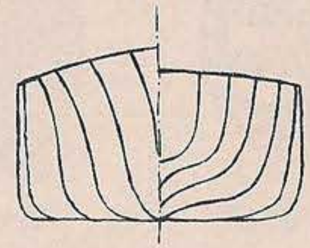


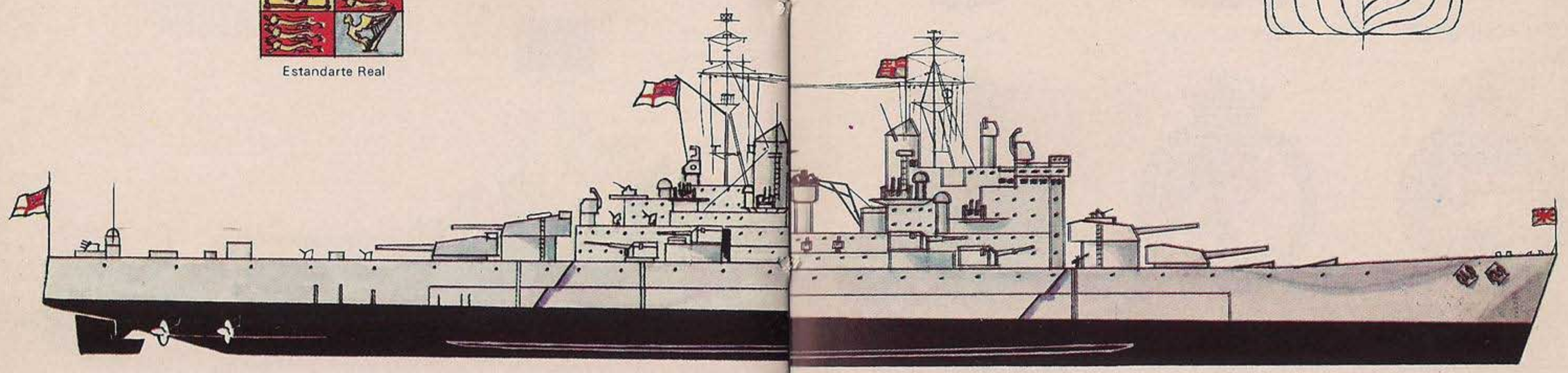


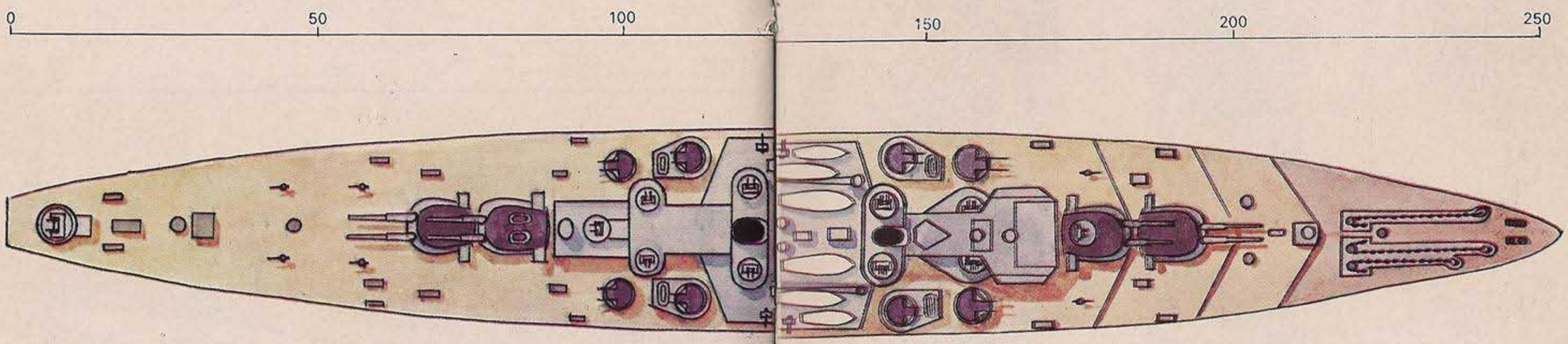


44 U. S. S. MISSOURI 1945

Estandarte Real







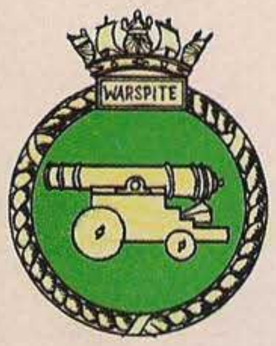
45 H. M. S. VANGUARD 1947

LA HERALDICA DE LOS ACORAZADOS

DREADNOUGHT

IRON DUKE

VALIANT



WARSPITE

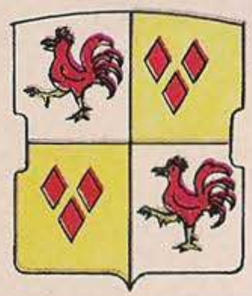
RODNEY

KING GEORGE V

KAISER

FRIEDRICH DER GROSSE

BAYERN



ADMIRAL GRAF SPEE

ADMIRAL SCHEER

BISMARCK

TEXTOS DESCRIPTIVOS

1. GLOIRE

Eslora: 77,89 m.
Manga: 17 m.
Calado: 7,76 m.
Desplazamiento: 5.618 toneladas.
Potencia: 900 HP.
Hélices: 1.
Capacidad de carbón: 675 toneladas.
Velocidad: 13 nudos.
Superficie vélica: 1.095 m².
Blindaje: Coraza de 110 mm.
Artillería: 34 cañones de 160 mm. y 56 libras; 2 giratorios de 86 libras.
Tripulación: 561.
Buques gemelos: *Invencible, Normandie.*

La quilla del "acorazado de altar mar" que proyectó Dupuy de Lôme se puso en Tolón el 4 de marzo de 1858. El buque se botó el 24 de noviembre de 1859, y entró en servicio en septiembre de 1860. Se llamó *Gloire.*

Estaba inspirado en los planos del navío de hélice *Algesiras,* del que se copió el casco, suprimiendo la batería alta para compensar el peso de la coraza. Esto hizo que de acuerdo con la nomenclatura de la época, el buque se considerara "fragata acorazada", ya que el nombre de "navío" se reservaba para los de dos puentes, independientemente del desplazamiento.

El casco era de madera y sobre él se extendía el blindaje, cubriendo desde la borda hasta dos metros bajo la línea de flotación. El peso de esta coraza era de 900 toneladas, que representaban el 16 % del desplazamiento.

El alcance de sus piezas principales era de 6.000 m.

La autonomía de la *Gloire* era de 27 días navegando a 8 nudos; 14 días a 11, y sólo 7 a 13 nudos.

Su primer servicio, en septiembre de 1860, consistió en dar escolta al yate imperial en un viaje que Napoleón III y la emperatriz Eugenia hicieron de Tolón a Argel. En este viaje su comportamiento fue satisfactorio. En 1862 tomó parte en la expedición de Bazaine a Méjico, preludio de la entronización de Maximiliano en este país. Resultó inhabitable en los mares tropicales, debido al calor reinante dentro del acorazamiento. En el viaje de regreso, su comportamiento durante un temporal fue deficiente.

Su gemela, la *Normandie,* fue la primera blindada que cruzó el Ecuador, en 1862, siendo insignia de Jurien de la Graviére.

En 1863 ya había una Escuadra de Fragatas Acorazadas, cuyo mando ostentaba el Almirante Penaud.

Los acorazados no eran aún buques de confianza en alta mar, pero empezaban a ser imprescindibles. La innovación había sido un éxito.

La *Gloire* fue desguazada en 1879.

2. WARRIOR

Eslora: 115,9 ms. = 380 f.
Manga: 15,2 ms. = 58 f.
Calado: 7,9 ms. = 25 1/2 f.
Desplazamiento: 9.237 toneladas.
Potencia: 1.250 HP.
Capacidad de carbón: 800 toneladas.
Velocidad: 13,5 nudos.
Radio de acción a 10 nudos: 1.200 mlls.
Blindaje: 115 mm.=4,5" (14 % del peso total).
Artillería: 26 cañones de 178 mm=7" (6.500 kg. la pieza, 68 lb. proy.); 10 cañones de 203 mm=8' (9.000 kg. pieza, 110 lb. proy.); 4 cañones de 70 libras.
Tripulación: 700.
Coste: 378.000 £.
Buques gemelos: *Black Prince.*

Hasta la aparición de la *Gloire,* la opinión ofical inglesa seguía aferrada a los métodos tradicionales; después la realidad se impuso, y el Primer Lord del Almirantazgo, Sir John Packington, encargó al constructor M. Isaac Watts y al arquitecto naval Scott Russell, el proyecto de un buque de características similares a las del francés, pero de mayo potencia.

Así nació el *Warrior,* cuya quilla se puso el 25 de mayo de 1859, entrando en servicio el 24 de octubre de 1861.

A fin de mantener la potencia de fuego de un buque de línea con una sola batería, se aumentó el calibre de sus piezas; pero estimando que la pro-

ximidad de las portas debilitaba el blindaje, se distanciaron éstas más de lo normal. En consecuencia, el buque era bastante más largo de lo que permitía la construcción en madera y su casco se hizo de hierro. En cambio, su coraza no cubría todo el costado, sino solamente la batería, que estaba defendida por un blindaje capaz de resistir impactos desde 200 metros.

El casco estaba dividido en 92 compartimentos estancos, para garantizar la flotabilidad. Sus dos chimeneas eran telescópicas, para facilitar el empleo del velamen. Como recuerdo de los buques de línea, el *Warrior* y el *Black Prince* llevaron mascarones de proa alusivos a sus nombres.

El público inglés, que había seguido con gran interés la construcción del barco, quedó satisfecho de su hermosa apariencia y lo consideró un gran éxito. Sin embargo, al igual que la *Gloire*, la *Warrior* tampoco terminaba de ser un barco de alta mar. De un viaje realizado a Lisboa y Cádiz tuvo que regresar escoltado con toda clase de precauciones.

La opinión casi unánime era que los acorazados sólo servirían para defensa de costas; pero eran los buques de moda, y toda Inglaterra se sintió satisfecha cuando en 1863 el Almirante Hasting tomó el mando de la primera escuadra de *ironclads* de la *Royal Navy*, que ya no podía considerarse anticuada ante ninguna otra Armada.

El *Warrior* permaneció en servicio muchos años, siendo modificado su armamento varias veces. En el plano aparece con su aspecto primitivo y con la bandera de la *Escuadra Roja*, una de las tres en que hasta 1864 estuvo dividida la *Royal Navy*.

A finales del siglo XIX servía de escuela de torpedos, anclada en la base de Portsmouth; en 1924 fue llevado a Pembroke para ser usado como pontón. En 1953 aún prestaba servicio como depósito flotante.

3. VIRGINIA (ex-Merrimac)

Eslora: 80 ms. = 263 f.
Calado: 7 ms. = 23 f.
Desplazamiento: 2.500 toneladas.
Coraza: 100 mm.
Artillería: 4 cañones de 180 mm.; 6 de 150 mm.
Velocidad: 5 nudos.

4. MONITOR

Eslora: 52,4 ms. = 172 f.
Manga: 12,5 ms. = 41 f.
Calado: 2,3 ms. = 7' 6"
Desplazamiento: 1.225 toneladas.
Costado: 200 mm.
Torre: 240 mm.
Cañones: 2 de 280 mm.
Velocidad: 7 nudos.

Al ocupar los sudistas el arsenal de Norfolk (Virginia), encontraron en él, casi destrozada por el fuego, una fragata a vapor. Se llamaba "Merrimac" y había sido botada en 1855.

Sometida a reparaciones bajo la dirección del Capitán de Fragata Brooke y el constructor Porter, se aprovechó sólo la obra viva, poniendo sobre ella una casamata acorazada, hecha con raíles de ferrocarril, que protegía 10 cañones. A proa se montó un espolón de 1.500 libras. Conservaba sus antiguas máquinas, que no estaban en buenas condiciones y era muy lento de maniobra.

El buque así reconstruido fue bautizado *Virginia*, pero ha pasado a la Historia con su primitivo nombre de *Merrimac*.

Al mando del Capitán de Navío Buchanan, y con 300 hombres de tripulación, atacó a los buques nordistas que bloqueaban Hampton Road, el 8 de marzo de 1862.

Lanzado a su velocidad máxima de 5 nudos, el *Virginia* embistió a la corbeta *Cumberland*, de 30 cañones, echándola a pique.

A continuación su artillería incendió la fragata *Congress*, de 50 cañones, obligándola a rendirse. Al ocuparla, fue herido Buchanan y tomó el mando el teniente Jones.

El *Virginia* se dirigió a continuación contra la fragata *Minnesota*, pero a la vista de los anteriores sucesos, los demás buques nordistas se alejaron, convencidos de su inferioridad. El buque sudista había tenido 21 bajas.

El *Virginia* volvió el día 9 a buscar a sus enemigos, encontrándose uno nuevo, el *Monitor*.

El *Monitor* había sido proyectado por John Ericson, uno de los inventores de la hélice, e iba armado de una torre acorazada giratoria que albergaba dos cañones. Sus chimeneas y manguerotes eran telescópicos. Su tripulación era de 65 hombres.

La construcción del *Monitor* comenzó el 25 de octubre de 1861, siendo botado el 30 de enero de 1862, en el arsenal de Green Point (Brooklyn). Figuraban en él 40 inventos distintos.

Ya preparado para el combate, el *Monitor* salió el 6 de marzo del puerto de Nueva York, remolcado por el *Seth Low*.

En la mañana del 9, el *Virginia* y el *Monitor* comenzaron el combate cañoneándose sin consecuencias. Tampoco al espolón lograron dañarse. El *Virginia* intentó emplear sus escasos proyectiles en rematar a la *Minnesota*, pero al acerse a esta fragata encalló en un bajo, librándose con gran trabajo. Por la tarde continuó la lucha, sin otro efecto que quedar ciego el teniente Worden, que mandaba el *Monitor*, al incidir un proyectil en la mirilla de la torre de mando, por la que observaba.

Agotadas las municiones, los dos buques se separaron, sin que el combate de Hampton Roads, primero librado entre acorazados, tuviera un resultado decisivo. El *Monitor* había recibido 22 impactos y el *Virginia* 41, pero ambos los resistieron perfectamente.

Al ocupar nuevamente Norfolk las tropas del Norte, los sudistas, no pudiendo remontar el James con el *Virginia* por su excesivo calado, lo hundieron para que no fuese capturado.

En el viaje de regreso a Nueva York, el *Monitor*, cuyas condiciones marineras eran pésimas, se hundió el 29 de diciembre de 1862 frente al cabo Hatteras, arrastrando consigo 4 oficiales y 12 marineros.

5. NUMANCIA

Eslora: 96 metros.
Manga: 17,3 ms.
Puntal: 8,87 ms.
Calado: 7,9 ms.
Desplazamiento: 7.500 toneladas.
Potencia: 3.700 HP.
Velocidad: 13 nudos.
Superficie vélica: 1.846 m².
Tripulación: 590.
Cañones: 34 de 200 mm.
Blindaje: 1.355 toneladas, que representan el 18 % del desplazamiento. Su espesor era de 130 mm.

Al igual que las restantes naciones, España comenzó la modernización de su Escuadra, pero no disponiendo de astilleros apropiados para la construcción de buques acorazados, hubo de encargar a los franceses "Forges et Chantiers de la Mediterranée", hicieron para nuestra Marina una fragata blindada, que fue botada en Tolón el 19 de noviembre de 1863. Se llamó *Numancia*.

En diciembre de 1864 salió de Tolón hacia Cartagena, donde llegó el día 20, comenzando a instalarse su artillería.

El 8 de enero de 1865 se hizo a la mar, para efectuar pruebas, que duraron hasta el día 11, en que llegó a Cádiz.

Como consecuencia de multitud de incidentes anteriores, por esta época, España estaba en guerra con Perú, y una escuadra española mandada por el Almirante Pareja se encontraba en el Pacífico, bloqueando las costas de este país.

En estas circunstancias se decidió enviar a la *Numancia* a reforzar la Escuadra del Pacífico. Había poca experiencia en navegación de altura con acorazados, pues si bien la marina francesa había hecho ya pruebas en alta mar, contrastándolas satisfactoriamente con las realizadas por navíos clásicos, nadie había intentado aún un viaje largo, afrontando el riesgo de temporales.

Al mando del Capitán de Navío don Casto Méndez Núñez, salió la *Numancia* de Cádiz el 4 de febrero, llegando el 13 a Puerto Grande de San Vicente, en Cabo Verde, donde hizo el primer carboneo.

Entre los días 23 y 24 cruzó el Ecuador. Era la segunda blindada que lo hacía.

El 13 de marzo alcanzó Montevideo, carboneando en este puerto del transporte *Marqués de la Victoria.*

El 2 de abril reanudó el viaje y el día 11 llegaba a la Bahía de la Posesión, ya en el Estrecho de Magallanes. El 13 alcanzó el Puerto del Hambre, donde permaneció esperando al *Marqués de la Victoria,* que no llegó hasta el 16. Nuevamente se procedió a carbonear, esta vez hasta vaciar por completo el transporte, que cumplida su misión regresó a Montevideo el día 19.

El 5 de mayo llegaba la *Numancia* al puerto de El Callao, donde se encontraba la Escuadra del Pacífico y Méndez Núñez, recién ascendido a Brigadier, tomaba su mando por haberse suicidado el Almirante Pareja.

El 24 de septiembre se rompieron también las relaciones diplomáticas con Chile y comenzó el bloqueo de sus puertos. Para vigilar los intereses de los súbditos de sus respectivos países, llegaron a Valparaíso una división naval norteamericana mandada por el Comodoro Rodgers, y otra inglesa, al mando del Contralmirante Lord Denman. Componían la primera el monitor *Monadnock* y los vapores *Vanderbilt, Tuscarora, Powhatan* y *Mohongo,* y la segunda, las fragatas *Sutley* y *Leander* y el vapor *Devastation.*

La escuadra española mantenía el bloqueo intentando en vano combatir con las flotas coaligadas de Bolivia, Perú y Chile, siempre emboscadas en los bajos de Abtao, donde los buques españoles no podían seguirles por su mayor calado.

En vista de que las gestiones diplomáticas no daban ningún resultado, y de que el enemigo rehuía el combate, Méndez Núñez resolvió bombardear Valparaíso a fin de obligar a actuar al gobierno chileno. El 27 de marzo de 1866 se pasó aviso del proyecto al cuerpo diplomático explicando las circunstancias que habían dado lugar a tal determinación. Méndez Núñez conferenció con Rodgers y Denman, y ambos le expusieron sus instrucciones de oponerse al bombardeo, aun cuando fuera preciso combatir. Por su parte, el marino español manifestó que cumpliría su deber a pesar de todo.

En la mañana del 28 los buques ingleses y americanos aparecieron preparados para el combate, pero Méndez Núñez no desistió y para agotar los medios diplomáticos propuso al gobierno chileno un acuerdo reducido a dos cláusulas: Chile daría excusas por los incidentes provocados contra españoles y devolvería los barcos capturados a este país. Hechas las declaraciones anteriores, las baterías de tierra y las de la escuadra española intrecambiarían un saludo de 21 cañonazos que pondría fin a las hostilidades. De no aceptarse el plan bombardearía Valparaíso.

El gobierno chileno no aceptó y presentó una propuesta para resolver la contienda mediante un combate entre aquellos barcos españoles y suyos que el comodoro Rodgers designara.

Denman y Rodgers admitieron que las peticiones de Méndez Núñez eran mínimas y que de no aceptarse, estaba en su derecho de bombardear la ciudad. En cuanto al duelo propuesto por los chilenos les pareció absurdo, y en consecuencia levaron anclas dejando el campo libre a la escuadra española.

El bombardeo empezó el 31 de marzo a las 9 de la mañana, realizándolo las fragatas *Villa de Madrid, Blanca, Vengadora* y *Resolución.* Fue dirigido desde la *Numancia,* que no participó en él, y duró hasta las 11,50. Se hicieron unos 2.600 disparos, 14 de los cuales tocaron en tres iglesias y un hospital.

Como este bombardeo de un puerto indefenso fuera muy censurado, decidió Méndez Núñez atacar la plaza fuerte de El Callao, en la costa peruana. Llegó ante ella el 27 de abril, anunciando su propósito de batir los fuertes y dando cuatro días a los neutrales y paisanos para evacuar.

El combate con fuertes de tierra era

tradicionalmente considerado un suicidio. No tenía en este caso además ninguna utilidad, ya que no se disponía de tropas de desembarco para apoderarse de la plaza, aunque se consiguiera destruir sus fuertes. El único objetivo quedó expresado en la célebre frase del Almirante: "España prefiere honra sin barcos, que barcos sin honra."

El 1 de mayo llegó un correo con órdenes de cesar la campaña y volver a la patria, pero Méndez Núñez decidió realizar el ataque y dijo al emisario: "Convengamos en que usted no ha llegado sino mañana."

A la mañana siguiente, a las 11,50 horas, los buques españoles, pintadas de negro las fajas blancas de los costados y calados los masteleros, abrieron fuego acercándose tanto a tierra que llegaron a tocar fondo. Esto hizo que quedasen fuera del alcance de las baterías altas del enemigo y mejoró su puntería y el efecto de sus tiros. Causó extrañeza que no estuviese minado el puerto.

La *Numancia,* muy buscada por los tiros enemigos, recibió 52 impactos, bien resistidos por su coraza. Fragmentos de una granada alcanzaron a Méndez Núñez, produciéndole ocho heridas graves, por lo que tomó el mando el Brigadier Lobo.

Averiadas la *Villa de Madrid, Vencedora, Berenguela* y *Blanca,* continuaron el bombardeo las *Numancia, Almansa* y *Resolución,* que se retiraron a las 5 de la tarde, dejando en los fuertes sólo 6 cañones útiles. La escuadra se dirigió a la isla de San Lorenzo a reparar averías, enterrar sus 43 muertos y curar sus 151 heridos.

El final de la campaña, totalmente indeciso, fue causa de que ambos contendientes se adjudicaran la victoria, que peruanos y españoles consideran alcanzada por sus respectivas fuerzas. Como recompensa a su conducta, el gobierno español ascendió a Méndez Núñez a Jefe de Escuadra.

Llegado el momento del retorno a España, para no exponer a la *Numancia* a las tormentas del Cabo en pleno invierno, decidió el Almirante que acompañada por la *Berenguela* lo hiciese por el Pacífico. Podría así aprovechar los alisios para contrarrestar la escasez de carbón. Por su parte, transbordó su insignia a la *Almansa,* que volvía por Magallanes junto con el resto de la escuadra.

La *Numancia,* al mando de su comandante don Juan B. Antequera, zarpó el 10 de mayo hacia Tahití, fondeando en Papeeté el 24 de junio, con numerosos enfermos de escorbuto. La acogida fue excelente y se aprovechó la estancia para limpiar fondos. Entonces aparecieron enrollados en la hélice los cables eléctricos que hubieran accionado las minas dispuestas ante El Callao de no haberlos cortado inadvertidamente al acercarse a la costa.

El 17 de julio dejaron Tahití, navegando a vela hasta Manila, donde llegaron el 8 de noviembre.

El 30 de enero de 1867 fondeaban en Batavia, y el 29 de abril alcanzaban Santa Helena, donde no pudieron desembarcar por tener cinco tripulantes enfermos de viruela. El 18 de mayo llegaban a Río de Janeiro, y el 20 de noviembre volvían a anclar en Cádiz, completando así la vuelta al mundo, que por primera vez realizaba un buque acorazado.

El 19 de diciembre de 1870, la *Numancia,* junto con otros buques, salió para Génova, fondeando el 24 en La Spezia. El 25 embarcaba en ella don Amadeo de Saboya, a quien había ido a buscar para trasladarle a España como rey. Entre los guardiamarinas que formaron la escolta de honor estaba Isaac Peral. El 30 de diciembre desembarcaba el nuevo rey en Cartagena.

El 13 de julio de 1873 los cantonales sublevados en Cartagena se apoderaron de las fragatas blindadas *Numancia, Victoria, Méndez Núñez* y *Tetuán,* de la vieja *Almansa* y del vapor de ruedas *Fernando el Católico,* haciéndose cargo del mando de esta Escuadra el General Contreras. El 11 de octubre hubo una escaramuza, que terminó con la retirada de los cantonales ante la escuadra mandada por el Almirante Lobo. Aprovechando que éste fue a Gibraltar a esperar a la *Zaragoza* y entregar el mando al Almirante Chicarro, entre los

días 16 y 21 de octubre los insurrectos fueron a Valencia, con ánimo de extender la sublevación, pero no tuvieron éxito y regresaron a Cartagena. En la travesía, la *Numancia* pasó por ojo al *Fernando el Católico*.

Contribuyó más tarde a la defensa de Cartagena, hasta que la ciudad fue tomada por el ejército republicano, el 12 de enero de 1874.

La *Numancia* levó entonces anclas, llevando a bordo a la Junta de Salvación, y aunque perseguida por los bloqueadores, logró escapar a Mers-el-Kebir, donde los cantonales entregaron el buque a los franceses. Estos la devolvieron a Chicarro, quien con toda la flota pasó a la costa Norte para combatir a los carlistas.

El 2 de agosto de 1911 hubo una sublevación a bordo, dirigida por el fogonero Antonio Sánchez Moya, que fue fusilado.

En 1914, desarmada y dada por inútil, fue puesta en venta, pese a los muchos artículos patrióticos de protesta que se publicaron.

Al ser remolcada por el comprador, naufragó, perdiéndose en aguas de Portugal.

6. MINOTAUR

Eslora: 122 ms. = 400 ft.
Manga: 18 ms. = 59.
Calado: 8,5 ms.
Desplazamiento: 10.690 toneladas.
Potencia: 1.350 HP.
Velocidad: 14 nudos.
Cintura completa: $5^1/_2$ (16 % del peso total).
Artillería: 4 cañones de 9'' (12 toneladas); 24 de 7'' (9 toneladas).
Coste: 480.000 £.
Buques gemelos: *Agincourt, Northumberland.*

Fueron construidos en Birkenhead entre 1863 y 1868. Han sido los únicos acorazados con cinco palos que han existido y fueron un intento de empleo del diseño de los clippers en la marina de guerra. Resultaron poco maniobrables; su manejo a vela era casi imposible; a vapor, el timón prácticamente no obedecía, en especial cuando iban a toda máquina.

En vista de estos defectos, fueron modificados extensamente en 1866, quedando sólo con tres palos. También se cambió la artillería, pasando a montar 58 cañones Armstrong.

En 1867 el *Minotaur*, mandado por el Capitán de Navío Goodenough, asistió a la inauguración del nuevo astillero alemán de Wilhelmshaven.

El *Agincourt* (ex-*Captain*) estuvo a punto de perderse cerca de Gibraltar en 1871. En 1875 fue buque insignia del Escuadrón del Canal. En 1878 formó parte de la Escuadra enviada al Bósforo para presionar a Rusia a la renuncia al Tratado de Santo Estéfano. Por este Tratado, el Zar se anexionaba las provincias cristianas de Bulgaria, cuyos habitantes le habían pedido protección contra el despotismo religioso de los turcos. La política británica, contraria a la expansión rusa, parecía conducir a una nueva campaña, similar a la guerra de Crimea; pero el conflicto no llegó a producirse y se solucionó la cuestión en el Congreso de Berlín, renunciando Rusia a Bulgaria, y estableciéndose los ingleses en Chipre para proteger a Turquía.

En 1893 los tres buques de la serie fueron modificados otra vez.

En 1898 fue dado de baja el *Northumberland*, que como pontón se llamó *Boscawen*.

En 1899 lo fue a su vez el *Minotaur* (ex-*Elephant*), pasando a servicio de puertos con el nombre de *Boscawen II* y más tarde con el de *Ganges*.

El *Agincourt* siguió en servicio hasta 1901, en que también fue convertido en pontón, llevando primeramente el nombre de *Boscawen III* y luego el de *Ganges III*. En 1960 fue finalmente desguazado, después de noventa años de servicio, que hacen de él el buque acorazado de más larga vida.

7. ERZHERZOG FERDINAND MAX

Eslora: 87,96 ms.
Manga: 16 ms.
Calado: 7,1 ms.
Desplazamiento: 5.170 toneladas.
Potencia: 800 HP.
Velocidad máxima: 12,5 nudos.
Blindaje: 123 mm. = 5''.
Artillería: 14 cañones de 180 mm. = 7''; 4 de 90 mm. = 3,5''; 2 de 70 mm. = 2,7''.
Tripulación: 489.

En 1860 el archiduque Maximiliano de Austria, que años después sería Emperador de México, emprendió animosamente y como obra personal la formación de una flota de guerra austríaca en el Adriático. El ingeniero Romacko diseñó los buques acorazados, que se construyeron con materiales nacionales; su madera procedía de los robledales de Istria, y el hierro era de Stiria. Así nació en los astilleros San Marco, de Trieste, el *Ferdinand Max*, en 1865.

Estaba previsto que su artillería principal fueran cañones Wahrendorff, rayados y de retrocarga, que fabricaba la casa Krupp, pero la guerra contra Prusia impidió el suministro de estas piezas, y el buque fue equipado provisionalmente con otras antiguas de 56 libras.

El 20 de junio de 1866 también Italia declaró la guerra a Austria, dando con ello ocasión al bautismo de fuego de la nueva Flota.

Era Comandante en Jefe de la Marina Austríaca el Contralmirante Wilhelm von Tegetthoff, muy joven para su grado, pues aún no había cumplido treinta y nueve años, pero con una brillante carrera comenzada en 1864 en la guerra contra Dinamarca.

Su flota se componía de los acorazados *Ferdinand Max, Habsburg, Kaiser Max, Prinz Eugen, Don Juan de Austria, Drache* y *Salamander*, además de varios buques de madera. Los navíos no estaban en condiciones, pero Tegetthoff decidió emplearlos del mejor modo posible, e izó su insignia en el casi inerme *Ferdinand Max*.

El 3 de julio los prusianos derrotaron a los austríacos en Sadowa y acabó la guerra entre ambos países, siguiendo sin embargo entre Austria e Italia. Los cañones Krupp no fueron aún suministrados, y el *Ferdinand Max* tuvo que ir al combate con su artillería vieja.

El 18 de julio tuvo noticias Tegetthoff de que el Almirante italiano Persano atacaba la isla de Lissa, y el 19 a las 13,30 salió de Pola en su socorro, navegando en orden de combate para evitar maniobras al avistamiento.

La flota austríaca formaba tres divisiones en cuña, la Primera mandada por el Almirante, la Segunda por el Comodoro Petz y la Tercera por el Comodoro Eberle. A las 07,00 del día 20 se avistaron ambas Flotas y Tegetthoff izó la señal: "Acorazados, embestir al enemigo y hundirlo."

La proporción de fuerzas era muy desigual. La Flota austríaca se componía de 7 acorazados, 5 fragatas, 1 corbeta y 9 cañoneros, todos ellos con armamento anticuado, y recién concentrados, no habiendo navegado nunca en escuadra. La italiana tenía 12 acorazados y 5 fragatas, y todo su material era de la mejor calidad.

El Capitán de Navío Barón Sterneck, que mandaba el *Ferdinand Max* subió a la jarcia para dirigir mejor su buque. Cruzó éste la línea italiana, embistiendo sin éxito al *Re d'Italia* y al *Palestro*, pero a las 11,20, el *Don Juan* cerró el paso al *Re d'Italia*, y al verle detenido, el *Ferdinand Max* le embistió a toda máquina. A poca distancia el *Ferdinand Max* paró sus máquinas y a 11 nudos se dejó ir a la colisión, que fue formidable. Aunque el buque austríaco no tenía espolón, su roda destrozó el blindaje y el casco de madera del *Re d'Italia*. El italiano cayó sobre estribor, volcó luego sobre la banda opuesta y se hundió con 381 de sus tripulantes.

El *Ancona* se lanzó a toda máquina en socorro de su buque insignia, haciendo fuego rápido contra el *Ferdinand Max*, y esto impidió al austríaco dedicarse al salvamento de los náufragos, pero no le causó ningún daño, pues al parecer las piezas del *Ancona* no llevaban munición. Logra-

ron salvarse 168 tripulantes del *Re d'Italia*.

Hacia el mediodía, Tegetthoff alineó sus buques al N. de Lissa y se mantuvo a la expectativa, ya que su inferioridad artillera le impedía el combate a distancia. El *Ferdinand Max* había hecho 156 disparos y tenía daños a causa del encontronazo. Otros buques que también habían combatido al espolón sufrían igualmente las consecuencias.

Al día siguiente, la Flota austríaca permanecía ante Lissa, pero la italiana se había retirado.

La batalla de Lissa no influyó mucho en la guerra, que Austria tenía ya perdida, pero sí produjo un gran efecto en las técnicas navales y en el diseño de los buques de guerra. Los navíos llevaron desde entonces espolón y la artillería se dispuso para hacer fuego por la proa durante los ataques frontales, y pensando siempre en combates a corta distancia.

Tegetthoff fue ascendido a Vicealmirante y en 1868 nombrado Comandante en Jefe de la Marina Austríaca. En 1867 se le encargó recoger en México los restos del fusilado Archiduque Maximiliano. Muy joven aún, murió en 1871.

El *Ferdinand Max* participó todavía en un gran acontecimiento internacional, formando parte de la escolta que siguió al yate imperial *Greif* en el que el Emperador Francisco José asistió a la apertura del Canal de Suez, el 17 de noviembre de 1869. Al paso del convoy inaugural, sus cañones saludaron con 101 disparos al *Aigle* de la Emperatriz Eugenia; al *Greif* de su Emperador; a la fragata *Arcona* del Kronprinz de Prusia; y a la fragata *Sanson* de los Príncipes de Dinamarca.

En 1880 fue modernizado y en 1886 dado de baja, pasando en 1889 a utilizarse como pontón al servicio de la Escuela de Artillería Naval. En 1916 fue desguazado.

8. AFFONDATORE

Eslora: 93,8 ms.
Manga: 12,2 ms.
Calado: 6,5 ms.
Desplazamiento normal: 4.376 toneladas.
Desplazamiento a plena carga: 4.540 toneladas.
Potencia: 2.700 HP.
Hélices: 2.
Capacidad de carbón: 474 toneladas.
Velocidad máxima: 12 nudos.
Blindaje: 127 mm. = 5".
Artillería: 2 cañones de 254 mm. = 10", de 300 libras.
Tripulación: 309.

En 1862, ante la inminencia de un conflicto con Austria, el gobierno italiano decidió reforzar su escuadra y encargó a los astilleros ingleses Millwall, de Londres, la construcción de un "ariete acorazado", que debería entregarse en el plazo de dieciocho meses.

El proyecto fue obra de M. Harrison y tenía como arma fundamental un espolón de hierro forjado. Llevaba una torre a proa, con un campo de tiro de 260° y otra a popa que sólo cubría 210°. Su baja obra muerta le hacía bastante inseguro y reducía el alcance de sus piezas.

Se puso su quilla el 11 de abril de 1863, y fue botado el 3 de noviembre, dándosele el nombre de *Affondatore*.

El 6 de junio de 1866 la Marina Italiana se hizo cargo del buque apresuradamente, pues se temía que Inglaterra lo retuviera si empezaban las hostilidades. El *Affondatore* se puso en marcha hacia Nápoles y durante su viaje comenzó efectivamente la guerra.

Mandaba la Flota italiana el Almirante Conde Carlo Pellion di Persano, primer marino italiano que ostentaba este grado. Se había distinguido anteriormente como diplomático y estadista, participando además en la guerra de 1848 contra Austria, en la de Crimea y en la de Independencia de 1859.

El 8 de junio recibió Persano la orden de salir de Taranto y dominar el Adriático. Su flota se componía de las fragatas acorazadas *Re d'Italia, Re di Portogallo*, los acorazados *María Pía, Castelfidardo, Ancona, San Martino, Principe Carignano* y otros cuatro menores: *Palestro, Varese, Terribile* y *Formidabile*, además de siete fragatas de madera y cuatro corbetas. Pese a su superioridad sobre la flota austríaca, el Almirante italiano no quería intentar ninguna operación hasta que llegase el *Affondatore*, y no se apartaba de la protección de las baterías de Ancona. Por último, el 15 de julio el Ministro de Marina le comunicó que se avecinaba una tregua y era necesario lograr antes una victoria naval que compensase la derrota terrestre de Custoza.

Se decidió como operación la conquista de la isla de Lissa, situada a 30 millas de la costa dálmata, bien fortificada, dotada de 88 cañones y con una guarnición de 1.800 hombres.

Persano formó su Escuadra en tres divisiones, mandadas respectivamente por él mismo, por el Contralmirante Vacca y el Vicealmirante Albini, y el día 18 comenzó el bombardeo de los fuertes. Al amanecer del 19 llegó el *Affondatore*, mandado por el Capitán de Navío Martini, y escoltando un convoy con tropas de desembarco. Durante todo el día, la Escuadra italiana continuó el bombardeo y en la mañana del 20, el *Esploratore* avisó la llegada de la Flota austríaca.

La Flota italiana no estaba preparada para combatir; parte de sus unidades escoltaban a los transportes y otros buques tenían averías causadas por los cañones de Lissa. Persano agrupó apresuradamente los nueve buques que tenía en aquel momento, formando en línea de fila.

Al ver desde el *Re d'Italia* que los austríacos avanzaban contra su línea, mandó parar su buque y transbordó al *Affondatore*. Como consecuencia quedó un claro en la línea italiana y además sus unidades estuvieron desorientadas desde el principio del combate, sin saber cuál era su buque insignia.

El *Affondatore* maniobraba entre los combatientes, intentando ordenar su escuadra y espolonear a algún adversario, cuando se encontró con el *Kaiser*, que se retiraba averiado tras un combate con el *Re di Portogallo*. Hubo una serie de embestidas, que produjeron daños en ambos navíos y, por último, Persano desistió de realizar la definitiva cuando tenía al *Kaiser* a su merced. Más tarde explicó que no había creído digno rematar a un buque indefenso y que tenía averías en su propio buques.

Hacia mediodía Persano logró reconstruir su línea al S. de Lissa, mientras el Almirante Tegetthoff formaba la austríaca al N. de la isla; pero la batalla no se reanudó y las dos Escuadras permanecieron a la vista hasta el anochecer, en que los italianos se retiraron a Ancona.

Persano fue procesado y condenado por negligencia e incapacidad, siendo expulsado del servicio.

La batalla de Lissa no afectó al desarrollo de la guerra, que prácticamente estaba acabada desde la de Sadowa (3 julio 1866), donde los prusianos habían derrotado a los austriacos; pero mermó las adquisiciones territoriales de Italia, que aunque obtuvo el Veneto, renunció al Tirol Meridional, a Istria y a las islas de Dalmacia.

El *Affondatore* quedó en Ancona reparando averías, y el 6 de agosto se hundió en puerto a consecuencia de un violento temporal. El 25 de octubre fue puesto a flote, enviándosele a Génova para su modernización. Las obras fueron muy extensas y duraron hasta 1873. Se le suprimió el velamen y el mástil de proa, mientras el de popa era transformado en un palo militar con cofas.

En junio de 1877 fue enviado a Levante para proteger los intereses italianos durante el conflicto estallado entre Rusia y Turquía. Visitó los puertos de Valona, Milo, Pireo, Salónica, Smirna, Samos, Rodas, Alejandría, Beirut, Port Said y Suda.

Entre enero y junio de 1878 estuvo en la misma zona en misión diplomática, y el 30 de agosto de 1881 regresó de nuevo para proteger a la colonia italiana en Egipto durante la sublevación de Ahmed Arabi Pachá.

Permaneció en Port Said hasta el 20 de mayo de 1882, en que el *Marcantonio Colonna* le sustituyó en su posición de vigilancia; pero el 11 de junio hubo en Alejandría un tumulto en el que re-

sultaron varios cientos de muertos, entre ellos unos 50 europeos, y como consecuencia, el 16 volvía a Port Said el *Affondatore*. El 9 de julio, ante la gravedad de la situación, embarcó a unos 1.200 civiles italianos y a los representantes diplomáticos españoles, austrohúngaros, alemanes y rusos. El día 17 llegó con misión análoga la fragata blindada española *Zaragoza*.

En octubre, el *Affondatore* regresó a Italia, y en diciembre pasó a La Spezia, para modernización. Las obras duraron hasta abril del año siguiente y en ellas se le cambió la artillería y la maquinaria, aumentando su potencia hasta 3.200 HP. El aspecto exterior varió por completo.

El 17 de julio de 1886 participó en la revista real de Génova, y en octubre realizó otro crucero por Levante. En octubre de 1887 cumplió otra misión diplomática en Marruecos.

Hasta 1900 continuó en servicio activo y en esta fecha pasó a ser buque escuela, hasta que en 1907 fue desarmado y habilitado como cuartel, siendo después desguazado.

9. CAPTAIN

Eslora: 97 ms. = 320 f.
Manga: 16 ms. = 53 f.
Desplazamiento: 6.900 toneladas.
Blindaje: 203 mm., 8".
Cañones: 4 de 300 mm., Armstrong de 25 toneladas, 2 de 170 mm.

El éxito del *Monitor* durante la guerra de Secesión puso de relieve las ventajas de la instalación de la artillería en torres giratorias.

Era un sistema que sólo por dificultades de instalación no se había adoptado ya en los buques de línea.

El capitán de fragata británico Cowper Phipps Coles había observado, durante la guerra de Crimea, que todas las bajas sufridas por las baterías flotantes habían sido causadas por proyectiles que entraban por las portas, para evitar lo cual había ideado unas cubiertas protectoras para la artillería, que después fue perfeccionando hasta transformar en auténticas torres. En octubre de 1860 presentó al Almirantazgo dos proyectos de acorazados con torres. Posteriormente hizo los planos de varios buques de torres, de pequeño tonelaje, para el extranjero, y en 1864 recibió el encargo de transformar el navío de tres puentes *Royal Sovereign*, de acuerdo con sus proyectos.

Animado por el éxito, Coles presentó en 1865 el proyecto de un nuevo acorazado. El asunto fue muy debatido por la prensa, partidaria de los nuevos buques, hasta que en 1867 el Almirantazgo se decidió a poner la quilla del *Monarch*, según los planos de Coles, modificados en parte por Sir Edward Reed.

Coles no quedó satisfecho con estos cambios e insistió para que se construyese un buque según sus ideas, hasta conseguir que, en los astilleros Laird Bros., de Birkenhead, se pusiera la quilla del *Captain*.

Fundamentalmente, el plan de Coles era reducir al mínimo la altura de borda para disminuir el peso y presentar menor blanco al tiro enemigo.

Los cuatro cañones de 30 cm. iban en dos torres cerradas y movidas por máquinas independientes. El diámetro interior de estas torres era de 6,7 ms. y el espesor de su coraza de 2'3". Estaban situadas a crujía y su campo de tiro era de 120° por banda. En los ángulos muertos había unas superestructuras que contenían los alojamientos.

Un puente de maniobra de 7,3 m. se extendía del castillo de proa al de popa y permitía manejar el velamen dejando libre la cubierta.

El aparejo iba instalado sobre mástiles trípodes de hierro.

A diferencia de todos sus predecesores, el *Captain* no llevaba una hélice, sino dos gemelas. No se intentó con ello aumentar la potencia, sino ayudar al timón en las maniobras y disminuir el riesgo de paralización por averías.

Cuando el *Captain* fue botado, en marzo de 1869, se comprobó que, por error de cálculo, se hundía dos pies más de lo previsto, con lo que la altura de borda se reducía a 1,9 en vez de 2,44 ms., en perjuicio de la reserva de estabilidad.

A pesar de ello, sometido a pruebas, su comportamiento fue bueno, incluso al hacer fuego sus piezas mayores en pleno temporal.

Las pruebas definitivas debía realizarlas en unas maniobras, junto a la Escuadra del Canal; pero en el trascurso de éstas se desencadenó un temporal que dispersó a los buques, hundiéndose el *Captain* frente a Finisterre en la noche del 6 al 7 de septiembre de 1870.

Sólo hubo 19 supervivientes. Entre los muertos figuraban el capitán Coles, creador del buque; M. Laird, su constructor; su comandante, Capitán de Navío Burgoyne, y un hijo de Mr. Childers, Primer Lord del Almirantazgo.

10. DEVASTATION

Eslora: 86,9 ms. = 285 f.
Manga: 17,7 ms. = 62 f.
Calado: 7,9 ms. = 26 f.
Desplazamiento: 9.330 toneladas.
Hélices: 2.
Velocidad: 14 nudos.
Cañones: 4 Fraser de 305 mm. y 35 toneladas.
Blindaje en la cintura: 12" = 305 mm.
Blindaje torres: 14" = 355 mm.
Coste: 430.000 £.
Buques gemelos: *Thunderer*.

La pérdida del *Captain*, que produjo una enorme sensación, hizo pensar que el aparejo comprometía la estabilidad de los buques acorazados y esta reminiscencia de los barcos antiguos fue suprimida por primera vez en el *Devastation*.

Este buque fue proyectado por Sir Edward Reed y se botó en 1873. Sus carboneras almacenaban 1.800 toneladas de combustible, con las que podía recorrer hasta 3.000 millas sin repostar.

Era propulsado por dos hélices gemelas, movidas por máquinas independientes, de una potencia total de 5.600 HP. Sometido a toda clase de pruebas, demostró tener una estabilidad muy satisfactoria y poder maniobrar y hacer fuego incluso con mar gruesa. Contribuía a su estabilidad su exagerada manga (1/5, en relación con la eslora), consecuencia de la original idea de situar los alojamientos de la tripulación en unas superestructuras laterales acopladas al casco. Este era doble, con cintura acorazada completa y tras ella un blindaje adicional, constituyendo lo que se llamó reducto central.

En conjunto, el *Devastation* difería mucho de los anteriores acorazados, siendo más parecido que ellos a los posteriores buques de línea. Su aspecto ya no recordaba a los viejos veleros de guerra.

Permaneció en servicio hasta 1907.

11. BLANCO ENCALADA

Eslora: 64 ms. = 210 f.
Manga: 14 ms. = 46 f.
Calado: 6,7 ms. = 22 f.
Desplazamiento: 3.745 toneladas.
Potencia: 2.920 HP.
Hélices: 2.
Velocidad máxima: 13 nudos.
Capacidad de combustible: 254 a 330 toneladas.
Radio de acción: 600 millas a 10 nudos.
Blindaje cintura: 228 mm. = 9".
Artillería: 6 cañones Armstrong 228 mm. = 9", 12 toneladas; 4 de 120 mm. = 4,7"; 4 de 6 libras; 4 de 1 libra; 3 ametralladoras Gatling.
Tubos lanzatorpederos: 2 submarinos y 2 supermarinos.
Tripulación: 242.
Buque gemelo: *Almirante Cochrane*.

Fueron construidos en Inglaterra según diseño de Sir Edward J. Reed y botados en 1874 y 1875, en Hull.

Correspondían a un tipo de buque acorazado muy frecuente en esta época, denominado "de reducto central", por tener blindada sólo su parte media, en la que se agrupaba toda la artillería. Las piezas del *Blanco Encalada* estaban dispuestas de modo que podía disparar tres por el través y cuatro en caza o retirada.

Como consecuencia de un conflicto de límites ocurrido en 1878 entre Bo-

livia y Chile en la zona de Antofagasta, y de un tratado que Bolivia y Perú tenían desde 1873; en abril de 1879, Chile tuvo que enfrentarse con la doble declaración de guerra de estos dos países.

El 5 de abril, el Contralmirante chileno Rebolledo Williams llegó a Iquique con los acorazados *Blanco Encalada* y *Almirante Cochrane* y las corbetas *O'Higgins, Chacabuco* y *Esmeralda,* y tras evacuar a los súbditos chilenos comenzó el bloqueo.

A mediados de mayo quedaron encargadas de esta misión la *Esmeralda* y la *Covadonga,* y con el resto de su flota, el Contralmirante se dirigió hacia el N. en busca de un convoy peruano.

En el viaje se cruzó sin saberlo con los monitores peruanos *Huáscar* e *Independencia,* que muy pegados a la costa, se encaminaban hacia el S. para hostigar las costas chilenas. El 21 de mayo, el *Huáscar,* mandado por el Capitán de Navío don Miguel Grau, hundía a espolonazos a la *Esmeralda* tras cuatro horas de combate en el que murieron casi todos los tripulantes de ésta. El mismo día, el *Independencia* encallaba en Punta Gorda al intentar abordar a la *Covadonga,* y era destruido por ella.

El *Huáscar* continuó atacando a los barcos chilenos, persiguió a la *Covadonga* y al cañonero *Magallanes,* pero el 9 de julio apareció el *Almirante Cochrane,* y el *Huáscar* tuvo que escapar.

Como consecuencia de estos acontecimientos, el gobierno peruano ascendió al Capitán Grau a Contralmirante, y el chileno relevó del mando al Contralmirante Rebolledo sustituyéndole el Comodoro Rivero. El Capitán de Navío Latorre, que mandaba el *Magallanes,* tomó el mando del *Cochrane.*

El Comodoro Rivero formó su Escuadra en dos Divisiones encabezadas, respectivamente, por el *Blanco Encalada* y el *Cochrane.* La primera, incluía al *Covadonga* y al *Mathias Cousiño,* y la segunda al *Loa* y al *O'Higgins.* Con este dispositivo, organizó la persecución del *Huáscar.*

A las 03,30 del 8 de octubre, la Primera División avistaba al *Huáscar* y al *Unión,* e iniciaba la caza. Los peruanos viraron hacia el N., con lo que inevitablemente corrían al encuentro de la Segunda División, que rodeando mar afuera se habían adelantado para cortarles la retirada.

Alcanzados ante Punta Angamos, el *Unión* intentó escapar, lanzándose en su seguimiento el *Loa* y el *O'Higgins,* pero el *Huáscar* trabó combate con los dos acorazados chilenos. A las 09,25, el *Huáscar* abrió fuego desde 2.700 m. sobre el *Cochrane,* que no contestó hasta llegar a 1.800 m. Una granada de 23 cm. del *Cochrane* alcanzó el puente del *Huáscar* matando a su Comandante y averiando el aparato de gobierno. El monitor empezó a describir círculos seguido de cerca por el *Cochrane* cuyos disparos le destrozaban. El *Blanco Encalada* se adelantó a cortar el paso al *Huáscar* intentando espolonearle, pero su maniobra no tuvo éxito, y en cambio estuvo a punto de abordar al *Cochrane* que seguía muy de cerca al monitor.

El *Huáscar,* alcanzado por veintisiete proyectiles de grueso calibre y destrozado por completo estaba en situación desesperada, y el Teniente de Navío Garezón, séptimo oficial que tomaba su mando por muerte de los anteriores, ordenó hundirle. Los chilenos le abordaron a tiempo de impedirlo. De sus tripulantes treinta y ocho habían muerto, cuarenta estaban heridos y ciento veinte fueron apresados ilesos. Remolcado a Valparaíso, el *Huáscar* fue reparado e incorporado a la flota chilena.

Durante la acción, el *Cochrane* hizo cuarenta y nueve disparos y fue alcanzado cuatro veces; el *Blanco* disparó treinta y un cañonazos sin ser tocado.

El 7 de junio, el *Cochrane,* que bombardeaba Arica fue alcanzado por las baterías de tierra; se produjo una inflamación de cargas de pólvora, y la explosión causó siete muertos y veintiún heridos.

Acabada la guerra los dos acorazados fueron reformados, cambiándose sus piezas de 9'' por cañones de retrocarga de 8'', de 12 toneladas.

El 6 de enero de 1891, estalló una sublevación del Congreso contra el Presidente Balmaseda, que fue apoyada por casi toda la Escuadra fondeada en Valparaíso. El 16, los fuertes de tierra hicieron fuego contra los buques. Un proyectil alcanzó al *Blanco,* inutilizando un cañón de 8'', mientras otro mataba a nueve hombre y hería a tres.

Durante los meses siguientes sólo hubo escaramuzas sin importancia, pero en la madrugada del 23 de abril, los torpederos gubernamentales *Condell, Imperial* y *Lynch,* informados de que la flota "congresista" se encontraba fondeada en Caldera y no tenía redes antitorpederas, se acercaron a favor de la oscuridad lanzando sus torpedos a corta distancia. El *Condell* falló tres disparos desde 350 m., siendo descubierto por el *Blanco Encalada,* que abrió fuego con sus piezas menores. Mientras, el *Lynch* se acercó sin ser visto y lanzó dos torpedos desde 130 m., alcanzando al acorazado con el segundo en el portalón de estribor. Se produjo una explosión violentísima y el *Blanco Encalada* se hundió en cinco minutos. De su dotación de doscientos ochenta y cuatro hombres, murieron once oficiales y ciento setenta y un marineros. El torpedo autor del primer hundimiento de un acorazado, había sido un Whitehead con 25 kg. de algodón pólvora.

El Comandante Goñi, que mandaba el *Blanco,* explicó más tarde la escasa vigilancia que permitió la sorpresa con varios argumentos bastante plausibles. Eran estos en primer lugar, las noticias recibidas, según las cuales se estaba ya negociando la paz; estaba además su convicción de que sus colegas gubernamentales no intentarían destruir buques chilenos por no privar de ellos al país; y, por último, el cansancio de su tripulación, que frecuentemente desembarcaba para operar en tierra.

El *Almirante Cochrane* continuó en servicio, siendo modificado de nuevo en 1900 y dado de baja en 1912, pero no se desguazó hasta 1930.

12. DUILIO

Eslora: 109 ms. = 341 f.
Manga: 20 ms. = 65 f.
Calado: 8,3 ms. = 30 f.
Desplazamiento: 11.138 toneladas.
Potencia: 7.500 HP.
Hélices: 2.
Velocidad máxima: 15 nudos.
Capacidad normal de carbón: 732 toneladas.
Capacidad máxima de carbón: 1.000 toneladas.
Autonomía a 10 nudos: 2.300 millas.
Blindaje cintura: 550 mm.
Blindaje reducto: 440 mm.
Blindaje torres: 450 mm.
Artillería: 4 cañones de 457 mm. = 18'', 40 calibres; 7 de 152 mm. = 6'', 32 calibres; 5 de 120 mm. = 4,7'', 35 calibres; 16 de 16 libras; 8 de 1 libra; 4 ametralladoras.
Tubos lanzatorpedos: 4.
Peso del cañón principal: 103.890 kg.
Peso del proyectil: 880 a 990 kg.
Tripulación: 427.
Buque gemelo: *Dandolo.*

En 1871, una fábrica inglesa de armamento proyectó construir cañones de 15'' y 38 toneladas de peso, y se los ofreció al Almirantazgo, pero la oferta fue rechazada, considerando suficientes los de 12''.

Al tener noticia del proyecto, el ingeniero naval italiano Benedetto Brin pensó construir un acorazado diseñado especialmente para llevar estas piezas, y proyectó el *Duilio.*

Por entonces ya había comenzado la lucha entre los constructores navales por conseguir cañones capaces de perforar los blindajes enemigos, y blindajes capaces de resistir a su vez los golpes adversarios. Este conflicto hacía aumentar indefinidamente el espesor de los blindajes y el desplazamiento de los buques; pero las posibilidades técnicas del momento imponían restricciones insalvables, y se recurrió al sistema de acorazar sólo las partes vitales.

Este fue el sistema empleado en el *Duilio,* que sólo llevó una cintura parcial formada por planchas de acero Creussot, y un reducto central blindado. Complementaba su protección una cubierta blindada, y una compartimentación celular en el interior del casco, para aumentar su flotabilidad en caso de vías de agua. No llevó aparejo, sino únicamente un palo militar en posición

central. Su quilla se puso el 6 de enero de 1873 en los astilleros de Castellamare di Stabia; fue botado el 8 de mayo de 1876, y entró en servicio el 6 de enero de 1880.

Ya avanzada su construcción, Brin supo que en Gran Bretaña se iniciaba la del *Inflexible*, con 4 piezas de 16'' y 80 toneladas de peso; y decidió modificar su encargo, pidiendo cañones de 18'' y 100 toneladas. Estas piezas gigantescas hicieron del *Duilio* el "ironcland" más formidable de su tiempo, superior en tamaño, potencia y velocidad a todos sus contemporáneos.

Con estos buques, la Marina Italiana, relegada a segundo plano desde Lissa, volvió a ocupar una posición de primera línea. En 1880, un senador americano llegó a decir durante una discusión del presupuesto naval de su país, que la flota entera de los Estados Unidos podía ser destruida por el *Duilio*.

En la vida de este buque no hubo incidentes notables. Sólo el 8 de marzo de 1880 se produjo una explosión en una de sus piezas pesadas, que había sido cargada dos veces.

Representó a Italia en Barcelona en 1888, y en Cádiz en 1892.

En 1895 y 1898, el *Dandolo* fue modernizado. Su desplazamiento ascendió a 12.265 toneladas, y la artillería media y ligera fue cambiada.

En 1906 fueron dados de baja y pasaron a utilizarse como depósitos flotantes de combustible. El *Duilio* se desguazó en 1909 y el *Dandolo* en 1920.

13. ROYAL SOVEREIGN

Eslora: 115,8 ms. = 380 f.
Manga: 22,86 ms. = 75 f.
Calado: 9,15 ms. = 30 f.
Desplazamiento: 14.150 toneladas.
Potencia: 9.000 HP.
Hélices: 2.
Velocidad máxima: 15 nudos.
Blindaje cintura: 457 mm. = 18''.
Blindaje barbetas: 431 mm. = 17''.
Artillería: 4 cañones de 342 mm. = 13,5'', 67 toneladas; 10 de 152 mm. = 6''; 16 de 6 libras; 12 de 3 libras; 2 de 9 libras.
Tubos lanzatorpedos: 2 sumarinos y 1 supermarino de 18''.
Tripulación: 712.
Coste: 839.000 £.
Buques gemelos: *Empress of India, Ramillies, Resolution, Revenge, Royal Oak Repulse.*

Diseñados por Sir William White, fueron los mayores acorazados de su tiempo, y los primeros verdaderamente aptos para el servicio en cualquier circunstancia. La experiencia había demostrado que todos los anteriores resultaban inutilizables con mar gruesa, porque la altura de su borda era insuficiente, y las olas rompían contra el puente y las torres.

En esta clase se realzó la obra muerta, y para el casco se emplearon planchas de acero, más fuertes y menos pesadas que las de hierro de sus predecesores; la artillería pesada iba montada en barbetas descubiertas; y la ligera alcanzó una importancia muy considerable, como respuesta al desarrollo de los torpederos.

La construcción fue muy rápida, y no pasó de 34 meses, cuando lo habitual eran cinco años.

El *Royal Sovereign*, primer buque de la serie, fue botado en Portsmouth el 26 de febrero de 1891; en mayo le siguió el *Empress of India*, en Pembroke; en marzo, el *Ramillies*, en Clydebank; en mayo, el *Resolution*, en Palmer; y en noviembre el *Revenge*, en Palmer, y el *Royal Oak*, en Laird.

En junio de 1895 una división encabezada por el *Royal Sovereign*, que llevaba la insignia de Lord Walter Kerr asistió a la inauguración del canal de Kiel. Formaban parte de ella el *Empress*, el *Repulse*, y el *Resolution*.

En 1897 pasaron al Mediterráneo donde permanecieron en servicio hasta 1902. Fueron luego destinados a la "Home Fleet", y en 1907 sometidos a extensas reparaciones, instalándoseles telémetros en las cofas, y mejorando la protección de las casamatas. En 1911 se dio de baja al *Repulse* y al *Royal Oak*, y en 1913 al *Royal Sovereign*, el *Ramillies*, y el *Empress*. Este último fue utilizado como blanco en unas maniobras, y hundido por artillería frente a Portland.

El *Revenge* continuó en servicio y fue dotado de bulges contra torpedos, con lo que su desplazamiento alcanzó 14.635 toneladas. Se cambió su nombre por el de *Redoubtable*, y participó en las operaciones contra la costa belga de Westende. Acabada la guerra, fue desguazado.

14. TING-YUEN

Eslora: 91 m.
Manga: 18 m.
Calado: 7 m.
Desplazamiento: 7.330 toneladas.
Potencia: 6.200 HP.
Hélices: 2.
Carga de carbón: 800 toneladas.
Velocidad máxima: 14,4 nudos.
Radio de acción: 2.000 millas.
Blindaje cintura: 355 mm.
Blindaje torres: 305 mm.
Artillería: 4 cañones de 305 mm. = 12''; 2 de 152 mm. = 6''; 2 de 100 libras; 10 de 47 libras.
Tubos lanzatorpedos: 3.
Tripulación: 250.
Buque gemelo: *Chen-Yuen.*

Encargados a Alemania por el gobierno chino, fueron construidos en Stettin y equipados con cañones Krupp. Llevaban blindaje compound (hierro con una cara acerada). Se botaron en 1882.

En julio de 1894 la tensión entre China y Japón y sus divergencias en torno a Corea, alcanzaron tales proporciones que la guerra resultaba inevitable.

China tenía cuatro escuadras, bastante heterogéneas, pero sólo una intervino en la lucha. Se componía esta Escuadra de los acorazados *Chen-Yuen* (C. de N. Lin-Tai-Seng) y *Ting-Yuen* (C. de N. Liu-Pu-Shan), buque insignia del Almirante Ting-Yu-Chang, más otros ocho buques blindados menores. La disciplina y eficiencia de la Escuadra eran bastante malas, pero aún eran peores los efectos de la desorganización administrativa, que se evidenciaron a lo largo de la guerra, alcanzando extremos increíbles. En vez de las 55 granadas y 50 proyectiles perforantes que hubiera debido haber por cada pieza, en los acorazados, sólo había 14 granadas por cañón; además, algunas cargas aparecieron rellenas con cemento y polvo de carbón, con que se había simulado la pólvora desaparecida.

El Almirante Ting había sido general de caballería, y era un hombre de costumbres pintorescas. Llevaba a bordo a sus cinco concubinas, vivía de noche y se entretenía jugando a los dados con sus ordenanzas.

La Flota japonesa no tenía acorazados, ni cañones pesados; pero sus cruceros protegidos eran de mayor andar que los buques chinos y tenían muchas piezas de tiro rápido.

El 24 de julio, a las 06,00 se produjo en Taku un encuentro entre los buques chinos *Tsi-Yuen* y *Kwang-Yi* y los japoneses *Yoshino, Akitsushima* y *Naniwa*. El *Tsi-Yuen* pudo escapar, pero el *Kwang-Yi* fue destruido. A continuación, los japoneses capturaron al aviso *Tsao-Kiang* y hundieron al transporte *Kowsing* con 1.200 soldados.

El 26, el virrey de Cantón, Li-Hung-Chang ordenó al Almirante Ting que saliera hacia Corea, aunque con instrucciones de no pasar al E. de la línea Wei-hai-wei-boca del Yalú para proteger un convoy de cinco transportes que desde Talienwan se dirigía al Yalú.

Por fin, el 1 de agosto llegó la declaración de guerra japonesa.

La salida del convoy chino se retrasó hasta el 16 de septiembre; los buques de guerra que lo escoltaban, antes de salir desembarcaron sus botes y todo el material inflamable y a las 01,00 se hicieron a la mar. El desembarco se realizó sin incidentes, pero a las 10,00 del día 17 de septiembre de 1894 apareció la escuadra japonesa del Almirante Ito, formada en dos divisiones: la principal, mandada por el propio Ito, con su insignia en el *Matsushima* y formada por éste y los *Chiyoda, Itsukushima, Hashidate, Hiyei* y *Fuso* y la División Volante, mandada por el Contralmirante Tsuboi, con el *Yoshino, Takachiho, Akitsushima* y *Naniwa*.

El Almirante Ting formó su escuadra

en línea de frente, situando en el centro los dos acorazados y se dirigió contra los japoneses, que le esperaron en línea de fila.

Muchos autores posteriores han ironizado sobre la forma de conducir su escuadra el Almirante Ting; recordando que había sido general de caballería, y pretendiendo que quiso realizar una batalla naval "a la carga". Sin embargo, su intención de utilizar el espolón correspondía a la idea que en la época se tenía sobre sus posibilidades, fundada en el recuerdo de Hampton Roads (1862), Lissa (1866) y Punta Angamos (1879).

Ting y su consejero europeo, Mayor Von Hanneken, pretendieron repetir el ataque de Tegetthoff; pero Ito no se mantuvo inactivo, ni aceptó el combate a larga distancia o el abordaje, que no le convenía. Utilizó en cambio su artillería media de tiro rápido, lanzando sobre los buques chinos un diluvio de proyectiles.

La batalla comenzó a las 12,50, cuando el *Ting-Yuen* abrió fuego con sus piezas pesadas desde 6.000 m.; al que los japoneses no contestaron hasta que la distancia fue de 3.000 metros.

Bajo el fuego enemigo, el *Ting-Yuen* perdió pronto sus mástiles y dejó de hacer señales; los buques chinos se desordenaron y su escuadra no volvió a maniobrar en formación. Los dos acorazados se dirigieron hacia el buque insignia nipón y a las 15,26 una granada del *Chen-Yuen* alcanzó desde 2.000 m. tros al *Matsushima*, produciendo la explosión de 70 cargas situadas cerca de una escotilla. Murieron unos 100 hombres y estalló un gran incendió que obligó al buque a abandonar la línea y al Almirante Ito a trasladar su insignia al *Hashidate*.

La escuadra china había perdido mientras los cruceros *Yang-Wei, Chao-Yong, Tsi-Yuen* y *Kwang-Kai*, y la japonesa rodeaba a los dos acorazados y a los cruceros *Lai-Yuen* y *Ching-Yuen*.

El *Ting-Yuen* había sido alcanzado por unos 200 proyectiles, tenía 17 muertos y 38 heridos; el *Chen-Yuen*, con 150 impactos, tenía 13 muertos y 28 heridos. Ambos ardían, pero los japoneses no intentaron rematarlos, y el Almirante Ting se dirigió hacia Wei-hai-wei para evitar a los torpederos que podían atacarle en la oscuridad. Ya de noche viró hacia Port Arthur, donde llegó con sus buques destrozados.

Durante la batalla, que se llamó del Yalú, el porcentaje de blancos de los chinos no pasó del 5 % y el japonés del 10 %; los chinos tuvieron 838 bajas y los japoneses 298. El Almirante Ting resultó herido.

En el mes siguiente los buques chinos fueron reparados y el 20 de octubre los dos acorazados y los cruceros *Ping-Yuen* y *Tsi-Yuen* dejaron Port Arthur marchando a la isla de Liu-Kung, frente a Wei-hai-wei. El 21 de noviembre las japoneses tomaban Port Arthur y comenzaba el avance sobre Wei-hai-wei. Los acorazados chinos intentaron contener su ataque, pero el 18 de diciembre el *Chen-Yuen*, al regresar a Wei-hai-wei de un crucero sobre Tenchau, tocó fondo, sufriendo grandes averías. El Comandante Lin-Tai-Seng se suicidó considerándose culpable.

El 20 de enero de 1895, los japoneses desembarcaron 30 millas al E. de Wei-hai-wei, mientras su escuadra bombardeaba los fuertes y a los buques chinos, que, resguardados tras la isla de Liu-Kung, hostigaban a las tropas niponas. El día 24, el Almirante Ito envió una carta a Ting, a quien conocía personalmente, intentando persuadirle de que se rindiera, pero no obtuvo respuesta.

Los japoneses tomaron los fuertes de Wei-hai-wei y con sus piezas bombardearon a los buques chinos, hasta que el *Ting-Yuen* los redujo al silencio e hizo un blanco directo en un cañón. En las noches del 2 y 3 de febrero, los torpederos japoneses intentaron ataques sin éxito; en la del 4, la artillería ligera del *Ting-Yuen* hundió a los torpederos *Números 22 y 9*, pero el acorazado fue alcanzado por un torpedo del *Número 10*. En la noche del 5 de alcanzó un torpedo más, y en vista de que sus mamparos no resistían la presión del agua, fue varado para evitar su hundimiento.

El día 7, el Almirante Ting ordenó escapar a los 13 torpederos que le quedaban, pero sólo dos lo consiguieron.

El bombardeo sobre la isla continuaba y el día 9, desesperado por la desmoralización de los tripulantes del *Ting-Yuen*, su Comandante se suicidó. El Almirante Ting ordenó volar el buque y pasó su insignia al embarrancado *Chen-Yuen*, cuyos tripulantes le exigieron la rendición. Por fin, Ting envió un emisario a Ito, que aceptó la rendición sin pedir garantías. Al día siguiente, el mismo emisario entregó al Almirante japonés una carta de gratitud del chino y le comunicó que éste se había suicidado, y que su cadáver iba a ser trasladado a Chefu en un junco. Ito ofreció para este viaje el transporte *Kuangchi* y expresó su condolencia.

Inmediatamente los japoneses intentaron poner a flote al *Ting-Yuen*, sin éxito; pero lograron reparar el *Chen-Yuen*, incorporándole a su Escuadra con el nombre de *Chin-Yen*.

En la guerra contra Rusia, el *Chin-Yen* formó parte de la 5.ª División, mandada por el Vicealmirante Kataoka, siendo su Comandante el Capitán de Navío Imai Kanemasa. Participó en las batallas del 10 de agosto y de Tsushima (27 mayo 1905).

Fue desguazado en 1915.

15. PELAYO

Eslora: 130 ms.
Manga: 20 ms.
Calado: 7,3 ms.
Desplazamiento: 9.744 toneladas.
Potencia: 7.996 HP.
Carga de carbón: 450 a 667 toneladas.
Radio de acción: 3.500 millas.
Velocidad: 16 nudos.
Hélices: 2.
Blindaje: 450 mm.
Artillería: 2 cañones de 320 mm., 35 calibres, 50 toneladas; 2 de 279 mm., 35 calibres, 33 toneladas; 1 de 160 mm.; 12 de 120 mm.; 5 de 57 mm.; 13 ametralladoras Hotchkins.
Tubos lanzatorpedos: 7.
Tripulación: 620.

Como parte principal del Programa Naval aprobado siendo Ministro de Marina el Almirante Antequera, se encargó la construcción de un acorazado moderno a los astilleros de La Seyne, que en julio de 1885 pusieron la quilla del *Pelayo*. Fue bendecida por el obispo de Tolón.

Se botó el 5 de febrero de 1887, realizando pruebas al mando de don Pascual Cervera durante el verano de 1888. En enero de 1889 tuvo averías, que fueron reparadas sin dificultad, y en septiembre del mismo año pasó a Cádiz como insignia del Almirante Carranza, formando parte de la Escuadra de Instrucción. Por aquellas fechas realizaba allí sus pruebas el submarino de Peral.

El 5 de diciembre el Almirante pasó su insignia a la blindada *Gerona*, pues el *Pelayo* debía volver a Tolón para ser completado.

En octubre de 1892 encabezó una escuadra que fue a Génova para asistir a la fiesta conmemorativa del IV Centenario del descubrimiento de América.

En junio de 1895 asistió a la inauguración del Canal de Kiel, junto con el *María Teresa*, el *Reina Regente* y el *Marqués de la Ensenada*. Mandaba esta Escuadra el Contralmirante Martínez de Espinosa.

En 1897 fue reconstruido. Sin terminar las reparaciones, y a falta de su artillería pesada y media, fue enviado a Tánger a principios de 1898, para exigir satisfacciones por cierta ofensa inferida a España por el gobierno del Sultán. A pesar de estar desarmado, el *Pelayo* impresionó a los marroquíes y la misión fue un éxito.

Durante la guerra con los Estados Unidos se formó una Escuadra de Reserva, cuya unidad fundamental era el *Pelayo*, en el que izó su insignia el Almirante Cámara, quien el 11 de mayo informó al Ministro de Marina de la situación de sus buques. El *Pelayo* tenía que repasar toda su artillería. El crucero *Carlos V* estaba peor, y los torpederos y unos mercantes armados que componían el resto de la Escuadra de Reserva casi no podían navegar. Las tripulaciones no estaban instruidas y faltaban artilleros. Las dificultades de aprovisionamiento eran enormes.

Urgía enviar la Escuadra de Reserva

a reforzar la de Filipinas, y el Ministro se trasladó a Cádiz a fin de acelerar su salida.

El 15 de junio el Ministro telegrafiaba al Jefe del Gobierno:

"Lista la Escuadra y embarcadas hoy tropas."

El telegrama era demasiado optimista. La Escuadra era muy heterogénea y sólo el *Pelayo* y el *Carlos V* tenían algún valor combativo. Las tropas embarcadas eran 1.010 hombres.

El 16 salían de Cádiz los 16 buques de la Escuadra de Reserva.

El 26 de junio, desde Port Said, el Almirante telegrafiaba "Llegado sin novedad. *Pelayo*, por mala calidad carbón y principalmente deficiencia personal máquinas, gastó todo: pienso hacerlo aquí, si me lo dan. Espero órdenes."

La información del cónsul americano a su gobierno fue:

"Dos barcos de guerra; lo demás, basura."

En cuanto al gobierno egipcio, prohibió la venta de carbón a la Escuadra española, e incluso el transbordo en puerto, por lo que hubo que realizarlo fuera de las aguas jurisdicionales.

El 2 de julio llegaban órdenes de que regresasen a España tres destructores que habían alcanzado Port Said con averías y de que el *Pelayo* continuara el viaje. Tras cruzar el Canal, el día 7 llegaba a Suez y allí recibía la orden de volver a España. El día 3 había tenido lugar el combate de Santiago de Cuba y la guerra había acabado.

El 9 se emprendió el regreso, llegando el 10 a Port Said, donde ya se les permitió carbonear. El 11 salieron para Mahón, donde llegaron el 18. El 19 alcanzaron Cartagena y el 25 Cádiz, donde acabó el viaje.

En 1901, el *Pelayo* fue a Tolón, coincidiendo con una visita del Presidente Loubet.

En 1903 estuvo en Lisboa, con motivo de la visita de Eduardo VII. En 1904 se encontró en Vigo durante la entrevista de Alfonso XIII y Guillermo II de Alemania.

En 1923 fue desarmado. En dos ocasiones salió a subasta, sin que hubiese compradores, siendo al fin adquirido por una compañía holandesa, que el 25 de abril de 1926 se hizo cargo de él en El Ferrol, remolcándole a Rotterdam para desguace.

16. CHARLEMAGNE

Eslora: 117,4 ms. = 385 f.
Manga: 20,3 ms. = 67½.
Calado: 8,4 ms. = 28 f.
Desplazamiento: 11.108 toneladas.
Potencia: 14.500 HP.
Carga de carbón: 680 a 1.100 toneladas.
Velocidad: 18 nudos.
Blindaje cintura: 400 mm. = 15".
Blindaje torres: 400 mm. = 15".
Artillería: 4 cañones de 305 mm. = 12"; 10 de 140 mm. = 5,5"; 8 de 100 mm. = 3,9"; 16 de 45 mm. = 1,8"; 10 de 35 mm. = 1,4"; 8 ametralladoras.
Tubos lanzatorpedos: 4 de 457 mm = 18".
Tripulación: 640.
Buques gemelos: *Gaulois, Saint Louis, Jena.*

Por su extraña apariencia, numerosas superestructuras, cofas y espolón, estos buques son un buen exponente de lo que Claude Farrére denominó "acorazado gótico".

El *Charlemagne* y el *Gaulois* fueron botados en Brest en 1894 y 1896; el *Saint Louis* y el *Jena* lo fueron en Lorient en 1895. No se completaron hasta 1900, y al incorporarse a la Flota fueron destinados al Mediterráneo, con base en Tolón. En este puerto, en marzo de 1907, se produjo una voladura en el *Jena*, quedando el buque tan destrozado que no se intentó su reparación. Los tres navíos restantes de esta clase fueron sometidos a extensas reparaciones en 1907 y 1908, suprimiéndoseles el espolón. En el verano de 1911 participaron en las maniobras generales de la Flota, formando la Tercera Escuadra. Acabadas las maniobras, el 17 de septiembre fondearon en Tolón, donde estaban el día 25 al ocurrir el incendio del acorazado *Liberté*. En pocos minutos se produjo la voladura, y el *Saint Louis*, que se encontraba cerca, tuvo 9 muertos.

Por disposición gubernamental, el 15 de octubre de 1912 la Tercera Escuadra, que estaba destacada en Brest, pasó al Mediterráneo, concentrándose en este mar toda la Flota francesa, que quedó a las órdenes del Almirante Boué de Lapeyrère. Se trataba de un cambio de posición estratégica relacionado con las alianzas de Francia con Rusia y de Alemania con Austria e Italia.

Pasada la crisis internacional, la Tercera Escuadra volvió al Mar del Norte, y en los *Charlemagne* ocurrieron algunos incidentes que denunciaban su poca estabilidad. El 30 de mayo de 1913, el *Charlemagne* evolucionaba en la rada de Brest, cuando al describir un viraje cerrado escoró hasta alcanzar 34°. En esta peligrosa posición estuvo vacilando unos 15 segundos. Repetida la maniobra por el *Gaulois*, ocurrió lo mismo, y se llegó a la conclusión de que la variación en la distribución de pesos producida por las reformas había desplazado el centro de gravedad por encima de la posición prevista en el proyecto inicial.

Nuevamente reformados, se dispuso que pasaran a Tolón para formar parte de la Escuadra de Instrucción como buques-escuela de artillería.

El comienzo de la Primera Guerra Mundial, en agosto de 1914, determinó una nueva distribución de la Marina Francesa. Los buques de esta serie formaron la Segunda Escuadra de Combate, en unión de los acorazados *Verité, Justice, Democratie* y *République*.

El *Charlemagne* y el *Gaulois*, junto con el *Suffren* y el *Bouvet* formaron después la División del Almirante Guepratte, que en colaboración con una escuadra inglesa actuó en los Dardanelos, participando en los bombardeos de Gallípoli. En una de estas operaciones, el 18 de marzo de 1915, el *Bouvet* y el *Suffren* fueron alcanzados por la artillería costera turca, y el Almirante ordenó la retirada del primero. Al iniciarla, el *Bouvet* tropezó con una mina a la deriva, volando instantáneamente.

El *Gaulois*, el *Charlemagne*, y dos destructores ingleses se aproximaron a recoger náufragos, quedando entonces centrados por las baterías turcas. El *Gaulois* fue alcanzado por tres proyectiles; el primero dio en el costado y no causó daño; el segundo, a popa, agujereó la cubierta; por el tercero, abrió una brecha enorme a proa bajo la flotación.

El acorazado comenzó a hundirse rápidamente, y su Comandante, Capitán de Navío Biard, ordenó salir de los Estrechos a poca velocidad, para que la presión del agua no hiciera ceder los mamparos, y se dirigió a encallar a la isla Drepano, del Archipiélago de los Conejos. El *Gaulois* empleó casi dos horas en recorrer unas 10 millas, escoltado a corta distancia por el *Suffren*, el *Charlemagne*, y los ingleses *Dublin, Triumph* y *Cornwallis*, a los cuales transbordó la mayor parte de su tripulación.

Reparadas las averías, volvió al servicio y el 27 de diciembre de 1916 fue hundido en el Egeo por un submarino alemán, salvándose toda la tripulación, excepto cuatro fogoneros.

El *Charlemagne* y el *Saint Louis* acabaron la guerra, y fueron dados de baja en 1920.

17. IOWA

Eslora: 110,4 m.=362 f.
Manga: 21,9 m.=72 f.
Calado: 8,5 m.=28 f.
Desplazamiento: 11.410 toneladas.
Potencia: 11.933 HP.
Carga de carbón: 1.600 toneladas.
Velocidad: 17 nudos.
Blindaje cintura: 305 mm.=14" acero Harvey.
Blindaje torres: 305 mm.=14" acero Harvey.
Artillería: 4 cañones de 305 mm.=12"; 35 calibres, 60 proyectiles-pieza; 8 de 203 mm.=8"; 30 calibres, 125 proyectiles-pieza; 6 de 101 mm.; 30 pequeños.
Tubos lanzatorpedos: 3 de 457 mm.= 18".
Tripulación: 683.
Coste: 1.000.000 £.

Botado en Philadelphia en 1893 y completado en 1897.

Al mando del Comodoro Sampson

estuvo en La Habana conduciendo a la Comisión que debía informar sobre la voladura del crucero *Maine,* ocurrida en este puerto el día 15 de febrero de 1898.

Declarada la guerra por los Estados Unidos a España como consecuencia del informe, Sampson fue ascendido a Almirante y tomó el mando de la Escuadra del Atlántico Norte, iniciando el 22 de abril el bloqueo de Cuba.

Con la esperanza de encontrar en Puerto Rico a la escuadra de Cervera, Sampson se presentó ante esta isla el 12 de mayo y bombardeó San Juan. Contestaron al fuego las baterías del Morro, alcanzando varias veces al *Iowa,* incendiando su ballenera e hiriendo a tres tripulantes.

El 15 de mayo, el *Iowa,* con el *Eagle* y el *Merrimac,* se dirigieron a Cayo Hueso (Kay West) para unirse a la escuadra Volante del Comodoro Schley.

El 26 de mayo comenzó el bloqueo de La Habana, empezando el 31 el bombardeo contra las baterías del Morro y la Socapa, construidas a principios del siglo XVIII, sin lograr ningún éxito.

El 6 de junio, bombardearon diez buques, con el *Iowa* en cabeza. Según los cálculos del C. de N. Concas, unos 192 cañones dispararon un total aproximado de 8.000 proyectiles, en el plazo de 175 minutos.

Les contestaban seis cañones de 16 centímetros.

Treinta y cinco granadas alcanzaron al crucero *Reina Mercedes,* matando a su comandante, C. de F. Acosta.

El día 16, otro bombardeo alcanzó al *Infanta María Teresa.* Continuaron a diario los bombardeos, sin conseguir ningún blanco hasta el 2 de julio, en qut desmontaron un cañón.

El 3 de julio, el *Iowa* vigilaba Santiago y a las 09,35, izó la señal 250: "Los buques enemigos salen del puerto."

La escuadra española tuvo que salir necesariamente en línea de fila, con lo cual, sus seis buques, pasaban de uno en uno bajo el fuego contrario, al que no podían contestar hasta virar, ya fuera de los bajos fondos.

Salió primero el *María Teresa,* sobre el que el *Iowa* hizo blanco a 2.000 m.. rompiéndole una tubería auxiliar de vapor, con lo que su torre de popa dejó de funcionar. El *Iowa,* combatió después a gran distancia con el *Vizcaya.* El *Colón,* que salió el tercero, hizo blanco con dos proyectiles de 6" en la flotación del *Iowa.* El combate, alejó a éste de la boca del puerto mientras salían el *Plutón* y el *Furor.*

El *Oquendo,* salió el último, siendo atacado por el *Iowa,* con el que sostuvo una dura lucha.

A las 11,15, terminó el combate, resultando hundido los cruceros *Oquendo, María Teresa, Vizcaya* y *Colón.* Durante él, los 24 navíos americanos lanzaron 1.300 proyectiles de gran calibre y 8.088 de medio, haciendo un 3 % de blancos.

El *Iowa* recibió, además de los dos impactos ya dichos, otros ocho de mediano calibre.

El Almirante Cervera, que mandaba la Escuadra Española, fue recogido por el *Gloucester* y transbordado al *Iowa,* donde se le rindieron honores militares.

El 4 de julio, el Almirante Sampson envió al Presidente el siguiente telegrama: "Mi Escuadra ofrece a la nación como regalo, con ocasión de la Fiesta de la Independencia, la destrucción de toda la Escuadra de Cervera. Ni un barco se ha salvado..." "... nuestras pérdidas consisten en un muerto y dos heridos. Las del enemigo llegan probablemente a algunos cientos..." "... hemos hecho unos 1.300 prisioneros, entre ellos el Almirante Cervera."

Continuaron hasta el día 11 los bombardeos de Santiago, y el 17 se entregó la plaza y acabó la guerra.

Posteriormente, el *Iowa* fue modificado varias veces, y siguió en servicio muchos años, hasta que en 1923 fue utilizado como buque blanco controlado a distancia, en unas pruebas destinadas a verificar la eficacia del bombardeoaéreo contra acorazados. Navegando a 4,6 nudos, fue atacado durante cuatro horas por doce aviones, que lanzaron 71 bombas desde alturas de 1.200 a 1.500 metros. Sólo dos dieron en el blanco, pero las averías no impidieron que el navío siguiera navegando.

Acabadas las pruebas, fue finalmente desguazado.

18. KNIAZ SUVAROV

Eslora: 118,6 m.=389 f.
Manga: 23 m.=76 f.
Calado: 7,9 m.=26 f.
Desplazamiento normal: 13.730 toneladas.
Desplazamiento a plena carga: 15.300 toneladas.
Potencia: 16.500 HP.
Combustible: 800/2.000 toneladas.
Hélices: 2.
Velocidad: 18 nudos.
Autonomía: 2.500 millas a 16 nudos.
Blindaje cintura: 228 mm.=9".
Blindaje puente: 6 mm.=2½".
Artillería: 4 cañones de 305 mm.=12", 40 calibres; 12 de 155 mm.=6", 45 calibres; 20 de 76 mm.=3", 60 calibres; 20 de 47 mm.; 8 de 37 mm.
Tubos lanzatorpedos: 4 de 457 mm.=18".
Tripulación: 782 hombres (910 en guerra).
Buques gemelos: *Imperator Alexander III, Orel, Borodino.*

Los buques de esta serie botados en 1902 y completados en 1904.

El *Suvarov* fue designado buque insignia de la Segunda Escuadra del Pacífico, y el día 14 de agosto de 1904 izó en él su insignia el Vicealmirante Zinovi Petrovich Rojestvensky, tomando el mando del navío el Comandante Ignatiev. El día 25 salió a la mar para realizar ejercicios de pruebas, que se prolongaron hasta fines del mes. El 11 de septiembre, la Escuadra había completado sus dotaciones con reservistas y reclutas recién incorporados. El 12 de octubre cargó la Escuadra carbón y municiones en Libau, y el 14 salió hacia Asia.

Comenzó la partida a las 09,00, pero el mayor calado de los nuevos buques de línea retrasó su salida hasta las 16,00, a favor de la marea alta. Mandaba el *Alexander III,* el Capitán de Navío Buchvostov; el *Borodino* estaba a cargo del Capitán de Navío Serebrennikov; y el *Orel,* a las órdenes del Capitán de Navío Young.

En la noche del 20 de octubre, a la altura de Hull, la Escuadra se encontró con unos barcos sospechosos, en los que creyeron verse algunos destructores japoneses. Lo suposición era verosímil, porque en Inglaterra se estaban construyendo barcos de este tipo para Japón. Los navíos rusos abrieron fuego, pero los barcos alcanzados resultadon ser pesqueros ingleses. El incidente suscitó un conflicto diplomático, y una campaña de prensa contra la Escuadra rusa que iba a producir mucho daño en los meses siguientes. Un tribunal internacional que juzgó el caso no llegó a esclarecerlo, y se limitó a dar un fallo conciliatorio, condenando a Rusia al pago de una indemnización, y admitiendo que había habido motivo para disparar; aunque el fuego había durado demasiado.

El 26 de octubre llegó la Escuadra a Vigo, pero no pudo carbonear hasta el 31. En adelante, los carboneos realizados en zonas muy cálidas fueron un suplicio para las tripulaciones. El 4 de noviembre realizaron uno en Tánger bajo una lluvia torrencial; entre el 12 y el 16, otro en Dakar, bajo 47° C; pero aún fue peor el 26 en la Bahía de Gabón, donde el termómetro llegó a 56° C.

El 6 de diciembre estaban en la Bahía del Gran Pez, en Angola, pero las autoridades portuguesas no autorizaron el carboneo dentro de sus aguas, y los rusos tuvieron que hacerlo en alta mar. El 11 de diciembre entraban en la Bahía Luderitz, en el Africa Alemana del Suroeste (la actual Namibia). Menos celosas de su autoridad, las autoridades alemanas consintieron la entrada de la Escuadra y su permanencia en puerto hasta que el tiempo permitió el carboneo, que por otra parte, se realizaba desde transportes alemanes contratados para abastecer a la Escuadra durante todo el viaje.

Nuevamente en ruta, comenzó una tempestad, que no cesó hasta varios días después de entrar en el Indico; y por fin, el 29 de diciembre llegaron a Madagascar, donde debían reunirse con la división del Contralmirante Falkersham, que llegaba por Suez. El en-

cuentro se realizó el 9 de enero en Nossi Be, pero la partida tuvo que retrasarse por dificultades en el suministro de carbón.

El 7 de febrero realizaron unas maniobras, que resultaron desastrosas. Funcionaban mal los telémetros, los torpedos y la radiotelegrafía; pero lo peor era que los artilleros no podían hacer ejercicios de cañón, ante el temor de agotar la limitada vida de las piezas pesadas, sin posibilidad de sustituirlas antes del combate.

Hasta primeros de marzo no llegaron los buques carboneros, y el día 12, en plena operación de carga llegó la noticia de la batalla de Mukden y de la derrota sufrida por el ejército ruso. A pesar de ello, el 16 salieron hacia Oriente, y el 5 de abril pasaban el Estrecho de Malaca, llegando el 8 ante Singapur ante el asombro del mundo entero. Nadie había creído que una Escuadra tan heterogénea, y con tantos buques viejos e inútiles como en ella iban pudiera llegar hasta allí sin pérdidas a pesar de los innumerables contratiempos sufridos.

El 12 de abril alcanzaron la Bahía de Can Ranh, en la Indochina Francesa (actual Vietnam del Sur). Recibieron órdenes de permanecer en este puerto neutral en espera de la Tercera Escuadra, que había salido de Rusia al mando del Contralmirante Niebogatoff. La espera de esta Escuadra, que era en realidad un estorbo, ya que estaba formada por unidades destinadas al desguace, fue un nuevo desastre, porque las enfermedades tropicales afectaron mucho a las tripulaciones.

La Tercera Escuadra no llegaba, y pese a la benevolencia de los franceses, el 21 de abril, agotados los plazos de permanencia autorizados, los buques de Rojestvensky salieron a la mar. El día 26 entraban en Bang Fong otra colonia francesa, 40 millas al N. de Cam Ranh, en la que permanecieron hasta el 3 de mayo. Las tripulaciones no resistían ya la prolongada inactividad, el calor y las enfermedades, y en el *Orel* se produjo un motín; pero bastó que el Almirante subiera a bordo y hablara a los marineros para que se restableciera la calma.

Cruzando el Mar de la China Meridional continuaron esperando a Niebogatoff, que al fin llegó el día 9. Unidas las dos Flotas, el 14 emprendieron la última travesía.

El 25 de mayo murió el Contralmirante Falkersham, enfermo desde Madagascar, pero su insignia no fue arriada y su defunción se ocultó para que no influyera en el ánimo de las tripulaciones. El 26 se hicieron maniobras de formación, en marcha hacia el Estrecho de Tsushima.

El 27, a las 02,45 fueron descubiertos por el *Shinano Maru*, que a las 04,45 lo comunicó a Togo. La Flota japonesa salió completa contra los rusos a las 06,30. El encuentro se produjo entre las islas de Tsushima e Ikishima.

La Flota rusa marchaba en dos columnas, encabezadas por *Suvarov*, al que seguían sus tres gemelos; y por el *Oslyabia* (Capitán de Navío Behr), con la insignia de Falkersham. A las 14,08, Rojestvensky ordenó abrir fuego sobre el *Mikasa* desde 6.700 m.; mientras los japoneses concentraban sus disparos sobre los dos buques insignia.

A las 14,40 el *Suvarov* combatía simultáneamente contra el *Mikasa*, el *Shikishima*, el *Asahi* y el *Fuji*.

A las 14,50, el *Oslyabia* convertido en una hoguera tuvo que salir de la formación, para hundirse veinte minutos después.

A las 15,00 el *Suvarov*, envuelto en llamas y explosiones, continuaba combatiendo rodeado por toda la Flota enemiga. Al fin, acribillado, sin mástiles ni chimeneas, salió de la fila. El *Alexander III*, segundo en la columna, quedó entonces en cabeza y condujo la Flota hacia el enemigo, tratando de forzar el paso hacia Vladivostok, pero poco después también estaba incendiado.

El *Suvarov* había quedado atrás, y a las 15,24 fue atacado en masa por la División de Cruceros del Almirante Kamimura, lanzando contra él torpedos el *Yakimo* y el *Chihaya*. A las 16,43 era la IV División de Destructores nipones la que atacaba al buque insignia, que con sólo un cañón de

76 mm. y cuatro ametralladoras hizo frente al ataque, pero fue alcanzado por un torpedo y comenzó a escorar. A las 17,00, el destructor *Buiny*, que ya llevaba a bordo a 270 supervivientes del *Oslyabia*, se aproximó al *Suvarov* para intentar el salvamento. El humo y el fuego obligaron a su Comandante (Capitán de Fragata Kolomeytsev), a colocarse a barlovento, ante el fuego enemigo, y a riesgo de estrellar su buque contra los cañones y tangones que colgaban sobre la banda, se aproximó hasta transbordar al Almirante, que estaba gravemente herido.

Mientras, la batalla continuaba. El *Alexander III*, muy averiado seguía en la columna, pero había cedido el puesto de conductor al *Borodino*. A las 19,07, el *Alexander III*, dio la vuelta y desapareció bajo las aguas, salvándose sólo cuatro tripulantes.

El *Borodino*, que de hecho mandaba la Escuadra, aunque Niebogatoff izaba insignia de Contralmirante en el *Nicolás I*, se convirtió en objetivo de los japoneses. A las 18,40 era una hoguera, y a las 19,23 voló, tras recibir un torpedo del *Sazanami*.

Casi al mismo tiempo, el abandonado *Suvarov* era víctima del ataque final, a cargo de la XI División de Torpederos. El Capitán de Corbeta Fujimoto, que la mandaba, describió así el final del buque insignia ruso:

"El *Suvarov* había sido totalmente incendiado y seguía ardiendo todavía. Había resistido numerosos ataques y soportado el fuego de toda la Escuadra. Poseía tan sólo un cañón, indemne por casualidad, en la popa. Y sin embargo, hacía fuego con aquel cañón, firmemente decidido a defenderse hasta el último momento. Finalmente, a las 19,20 se hundió después de haber sufrido dos ataques de nuestros buques."

Durante la noche cesó el combate, y a la mañana siguiente tomó el mando de la Flota el Contralmirante Niebogatoff. Su buque insignia, el *Nicolás I* había agotado la munición y tenía diez grandes boquetes en el casco; el *Orel*, que le seguía, había sufrido cuarenta y nueve impactos y sólo tenía útiles dos cañones de 6". A las 06,25, Niebogatoff intentó atacar a las fuerzas del Almirante Kataoka, pero la aparición de las Divisiones de Togo y Kamimura le hicieron desistir, y nuevamente buscó forzar el paso hacia Vladivostok. A las 10,34, los japoneses iniciaron un ataque en masa, y a las 10,45, Niebogatoff arrió su bandera, izando la señal de rendición.

Cuando los restos de la Escuadra rusa se dirigían hacia Maizuru, con tripulaciones japonesas a bordo, los oficiales del *Orel* intentaron volar su buque pero fueron sorprendidos y fusilados. Casi al mismo tiempo moría el Comandante Young a consecuencia de las heridas recibidas. Su cadáver, envuelto en la bandera rusa, fue sepultado en la mar, mientras una guardia de honor japonesa disparaba salvas, y la bandera nipona bajada a media asta.

El *Orel* fue extensamente reparado por los japoneses e incorporado a su flota con el nombre de *Iwami*, permaneciendo en servicio hasta 1922.

19. MIKASA

Eslora: 132 m.=432 f.
Manga: 23 m.=76 f.
Calado: 8,4 m.=27½ f.
Desplazamiento: 15.440 toneladas.
Potencia: 15.000 HP.
Capacidad normal de carbón: 700 toneladas.
Capacidad máxima de carbón: 1.690 toneladas.
Velocidad: 18 nudos.
Autonomía: 5.000 millas.
Blindaje cintura: 228 mm.=9".
Blindaje torres: 355 mm.=14".
Artillería: 4 cañones de 305 mm.=12", 41 calibres, 60 proyectiles por pieza; 14 de 254 mm.=10", 41 calibres, 200 proyectiles por pieza; 20 de 76 mm.=12 libras, 47 calibres; 8 de 47 mm.=3 libras, 50 calibres; 4 de 2½ libras.
Ametralladoras Maxims.: 8.
Tubos lanzatorpedos: 4 de 457 mm.=18".

Puesta la quilla en 1899 en los astilleros Vickers, se botó en noviembre de 1900 y se completó en 1902.

Al finalizar 1903, el Almirante Heihachiro Togo, izó su insignia en el *Mikasa,* como jefe de la Primera Escuadra, formada en previsión de la guerra con Rusia. Mandaba el buque el Capitán de Navío Ijichi Shikajiro.

El 7 de febrero de 1.904, salió al frente de la Escuadra hacia Corea, llegando el 9 frente a Port Arthur, que bombardeó por sorpresa.

El *Mikasa* recibió tres proyectiles gruesos que causaron bajas. Uno de ellos derribó la bandera de combate.

El 10 de agosto de 1904, la escuadra de Port Arthur, intentó salir hacia Vladivostok, encontrándose con la japonesa.

Como consecuencia de sus intentos de cruzar la línea enemiga, el *Mikasa,* sufrió un fuerte cañoneo durante algunos minutos.

A las 06,30, un disparo del *Mikasa* tocó al *Zarevicht,* matando al Almirante Vitgetf. Otro disparo le dejó sin gobierno, desordenando la escuadra rusa, que pretendía seguir sus movimientos; hasta que el príncipe Uktomsky, desde el *Peresviet,* dio orden de volver a Port Arthur.

En este combate, fue el *Mikasa* el buque que más sufrió, recibiendo veintidós impactos de grueso calibre. Tuvo treinta y un muertos y noventa y cuatro heridos.

El 27 de mayo de 1905, a las 04,45, recibió el Almirante Togo un aviso por radio de la esperada llegada de la escuadra de Rojestvensky, señalando su presencia en el canal Este de Tsushima.

A las 10,00, los dos escuadras estaban a la vista, en líneas paralelas y a rumbos contrarios.

Togo izó una señal para su escuadra: "La suerte del Imperio depende de esta batalla, que cada cual desarrolle su máximo esfuerzo."

A 6.700 metros, abrió fuego el *Suvarov* sobre el *Mikasa,* que no contestó hasta estar a 6.500.

La escuadra japonesa en pleno, concentró el fuego sobre los dos buques insignia rusos, *Suvarov* y *Oslyabia,* mientras éstos, continuaban impertérritos, avanzando y disparando contra el *Mikasa.*

El buque almirante japonés fue alcanzado varias veces por proyectiles de grueso calibre. Una granada cayó muy cerca de Togo, y mató a varios oficiales, pero el Almirante quedó ileso. Otra, arrancó el palo con la insignia; una tercera, destruyó una torre.

Pero, los dos buques rusos, habían tenido ya que salir de sus líneas, destrozados y en llamas.

Aún volvió el *Mikasa* a encontrar al *Suvarov* en el transcurso de la batalla. Eran las 15,40, cuando el buque de Togo encontró al de Rojestvensky, hecho una ruina, pero disparando. Al pasar, el *Mikasa* lanzó un torpedo, sin resultado, y continuó su camino, dejando a la Tercera Flotilla encargada de rematarle.

El *Mikasa* terminó la batalla con sólo cinco cañones útiles. Había recibido treinta y dos impactos y tuvo ocho muertos y ciento cinco heridos.

El día 28, alcanzaron los buques japoneses a la escuadra de Niebogatoff toff, empezando el fuego a las 10,30. A las 10,45, el *Nicolás I,* buque insignia, izaba la señal de rendición, que no todos sus buques obedecieron. El Almirante ruso, pasó al *Mikasa* como prisionero.

El 30 de mayo llegó Togo a Sasebo, yendo inmediatamente a visitar al Almirante Rojestvensky, apresado en grave estado a bordo del destructor *Byedovi.*

Recibió Togo la orden de trasladarse con toda la Escuadra a Tokyo, donde sería recibido triunfalmente, pero el 10 de septiembre, a bordo del *Mikasa,* se declaró un violento incendio, a consecuencia de un cortocircuito. El barco voló, muriendo 590 tripulantes.

Posteriormente, el *Mikasa,* fue puesto a flote, volviendo al servicio en 1907, después de modernizar su artillería.

Como consecuencia del Tratado de desarme de Washington, debía ser desguazado, pero al difundirse la noticia, surgió una protesta unánime.

Se creó una comisión "Pro conservación del *Mikasa*", que se dirigió a las naciones firmantes del Tratado, pidiendo se hiciera una excepción con el buque de Togo. Estas contestaron que debía conservarse para gloria del Japón y recuerdo de la batalla de Tsushima.

Togo propuso que la conservación se hiciera por suscripción popular, y la encabezó con cincuenta yens.

Desde 1922, el *Mikasa,* se conserva en un dique de cemento en el puerto militar de Yokosuka. Durante la Segunda Guerra Mundial recibió algunos daños que no fueron reparados hasta 1958, siendo nuevamente expuesto al público en 1961.

20. KNIAZ POTEMKIN TAVRICHESKY

Eslora: 111,6 m.=366 f.
Manga: 22,5 m.=74 f.
Desplazamiento: 12.582 toneladas.
Potencia: 10.600 HP.
Capacidad de carbón: 870 toneladas.
Hélices: 2.
Velocidad: 16 nudos.
Blindaje cintura: 228 mm.=9".
Blindaje torres: 305 mm.=12".
Artillería: 4 cañones de 305 mm.=12", 40 calibres; 16 de 155 mm.=6", 45 calibres; 14 de 76 mm.=3" de 12 libras; 20 de 1 libra.
Peso del cañón principal: 64.000 kg.
Tubos lanzatorpedos: 4.
Tripulación: 670.

El *Potemkin* fue botado en Nikolaiev en 1898, y se completó en 1903. Su proyecto era idéntico al del *Tri Svititelia,* pero fue reformado, reforzando la protección y el armamento de tiro rápido. El diseño de las chimeneas era de un tipo nuevo, con planta elíptica y su eje mayor colocado en el sentido de la manga. El buque resultó ser la unidad más poderosa de la Flota Rusa del Mar Negro.

El 25 de junio de 1905 salió de Sebastopol hacia la Bahía de Tendrovo bajo el mando del Capitán de Navío Eugenio Golikov, con instrucciones de esperar allí al resto de la Flota para realizar maniobras. Le acompañaba el torpedo *Núm. 267,* mandado por el Teniente Klodt von Jurgensburg.

El día 27, estando ya el barco anclado en Tendrovo, la tripulación supo que la carne dispuesta para su comida estaba estropeada. El médico jefe Smirnov, no había dado importancia a los gusanos que tenía; pero la tripulación rehusó comer. El Comandante del buque trató de esquivar el conflicto sin que tomara mayores proporciones, en cambio el oficial de guardia Teniente Hipólito Gilyarovsky, prefirió aprovecharle para imponer la disciplina, y formando a la tripulación, mandó pasar a estribor a los que quisieran comer, y a babor a los que no. Unos veinte pasaron a estribor.

Decidido a hacer un escarmiento ejemplar, Gilyarovsky escogió sesenta de los reacios, y dio a la guardia la orden de ejecutarlos. Pero entre la tripulación había una organización revolucionaria, cuyos jefes eran los marineros Feodor Mikishkin, José Dimchenko, y el contramaestre torpedista Afanasy Matushenko. Este último se enfrentó al pelotón gritando: "¡No disparéis contra vuestros compañeros!" El pelotón permaneció inmóvil, y los marineros que acababan de escapar de la muerte, se desbandaron en busca de armas.

El Teniente Gilyarovsky volvió a ordenar a la guardia inútilmente que hiciese fuego, y por último, quitando el fusil a uno de sus componentes, disparó contra el marinero Gregory Vakulinchuk, que en aquel momento aparecía en cubierta con un arma. Intentó disparar a continuación contra Matushenko, pero el revolucionario fue más rápido y mató a Gilyarovsky.

Algunos oficiales se lanzaron al agua, intentando llegar al *267,* más la tripulación disparó contra ellos, y pocos lo consiguieron. Entretanto, el Capitán Golikov y otros oficiales intentaron barrenar el barco, y fueron detenidos por los amotinados. Golikov intentó escapar, siendo entonces muerto y arrojado al mar.

Los oficiales supervivientes fueron encerrados en sus camarotes, excepto Smirnov, que intentó suicidarse y fue acuchillado por la tripulación.

En el *N.º 267,* el Teniente Klodt, que no disponía de TSH, decidió marchar a Sebastopol para informar al Vicealmirante Krüger, pero en cuanto levó anclas, desde el acorazado abrieron fuego, obligándole a volver con su chimenea agujereada por un proyectil de 3".

La tripulación del *Potemkin* eligió un Comité, que redactó la siguiente proclama:

"Un esfuerzo decisivo ha empezado contra el gobierno ruso. Por la presente informamos de ello a las potencias extranjeras. Consideramos nuestro deber declarar que damos completas garantías de inviolabilidad a los buques extranjeros que navegan por el Mar Negro."

El Comité nombró Comandante al Alférez de Navío Alexeiev para que dirigiera el buque a Odessa. Otros dos oficiales maquinistas y el Teniente Médico doctor Golenko cooperaron también con los amotinados.

En Odessa, había desde días antes una huelga general, y eran frecuentes las escaramuzas entre trabajadores y policías.

En esta situación, llegaron en la mañana del 28, al puerto de Odessa, el *Potemkin* y el *N.° 267*, ambos con bandera roja al pico.

Un bote llevó a tierra el cuerpo del marinero muerto, mientras un grupo de marineros invitaba a la guarnición a entregar las armas, y a la policía a dejar de atacar a los trabajadores, amenazando con emplear la artillería del acorazado si no eran atendidas estas peticiones.

En el paseo que une la ciudad con el puerto colocaron el cadáver con un cartel que decía:

"Hombres de Odessa: Aquí está el cuerpo de Gregory Vakulinchuk, un marinero brutalmente muerto por el capitán del acorazado *Kniaz Potemkin Tavrichesky*, por decir: «El bortsch es malo.»

Hagamos el signo de la cruz y digamos «Paz a su alma». Ayudadnos a vengar su asesinato. Muerte a nuestros opresores. Viva la Libertad.

Tripulación del Potemkin."

Muchos botes llevaron comida al buque, y los obreros se unieron al entierro de Vakulinchuk. La policía abrió fuego de ametralladora en la escalinata Richelieu, que conduce al muelle, y un regimiento cosaco cargó contra los trabajadores en el estrecho paseo del puerto. Resultaron muertas cerca de 6.000 personas.

Mientras tanto en el *Potemkin*, pese a las arengas del Comité, la tripulación no tomaba ninguna decisión revolucionaria. La mayoría de los marineros eran reclutas, sublevados sólo por instinto de conservación, y no comprendían la situación en que se hallaban. Un estudiante de Odessa llamado Constantin Feldmann subió al buque para persuadir a los marineros de que interviniesen, y unido al Comité, permaneció en el barco hasta el final de la aventura.

Los marineros que daban guardia al cadáver habían sido apresados, pero el gobernador temiendo el bombardeo, 'os soltó, autorizando el entierro con una escolta limitada a doce tripulantes. El cortejo fúnebre, precedido por el pope Parmen, capellán del *Potemkin*, fue seguido por una gran multitud, contra la que la policía volvió a disparar.

Sólo nueve marineros y el pope regresaron al buque, que a las 19,30 disparó tres salvas de advertencia y luego dos granadas contra las fuerzas zaristas, sin hacer ningún daño. Es posible que el director de tiro, Bedermeyer, fallara intencionadamente.

La noche del 29 apareció la escuadra del Contralmirante Vichnevesky, enviada por el Vicealmirante Krüger y compuesta por los acorazados *Rostislav*, *George Pobiedonosets*, *Dvenasat Apostolov* y *Sinope*, un crucero y cuatro torpederos.

La mañana del 30, Krüger intimó la rendición del *Potemkin*, que le fue negada, pero no se atrevió a ordenar nada contra el buque sublevado, porque desconfiaba de sus propias tripulaciones.

El *Potemkin* salió de Odessa, seguido por el *George Pobiedonosets* y los torpederos *267*, *Vekha* y *Smely*, también amotinados.

Los navíos zaristas rehuyeron el choque y se retiraron. Sin embargo, la sublevación en el *George* no había triunfado y la mayoría de los tripulantes no deseaba hacerla. El Comité del *Potemkin* decidió enviar un parlamentario al *George*, para levantar los ánimos. Los más activos revolucionarios del *Potemkin* estaban agotados y afónicos; y se ofreció a ir el doctor

Golenko. Una vez en el *George*, el doctor detuvo al destacamento que le acompañaba y se adueñó del barco, haciéndole embarrancar para que no pudiese acompañar al *Potemkin*, que abandonó el puerto seguido por el *267*.

El 2 de julio, llegaron el *Potemkin* y el *267* a Kustendye (Constanza), en Rumanía. Pretendían adquirir combustible y víveres, que les fueron negados, ofreciéndoles en cambio asilo político.

Los amotinados no aceptaron y volvieron a la mar.

Turquía minó el Bósforo para impedirles el paso y se dirigieron a Feodosia, amenazando con bombardear si no les abastecían. La ciudad fue evacuada y cuando intentaron carbonear, fueron rechazados por la guarnición.

Viendo que su intento de revolución había fracasado, dejaron Feodosia el 6 de julio y entraron de nuevo en Constanza el 8 a las 02,00. Las autoridades permitieron a la tripulación permanecer en Rumanía.

El 9 de julio, el Contralmirante Pisarevsky llegó a Constanza con los acorazados *Sinope* y *Chesma*, y se hizo cargo del *Potemkin* conduciéndole a Sebastopol, de nuevo con bandera imperial. Algunos marineros volvieron a Rusia; de ellos siete fueron condenados a muerte, diecinueve a trabajos forzados en Siberia y treinta y cinco a veinte años de cárcel. Feldmann que había sido capturado logró escapar al Imperio Austro Húngaro.

En 1907 el gobierno zarista dio una amnistía y confiando en ella muchos marineros que seguían en Rumanía regresaron a Rusia; entre ellos Matushenko que fue ahorcado. A los demás los mandaron a Siberia.

Dimchenko y un grupo de unos treinta marcharon a Inglaterra y de allí emigraron a Argentina.

Mientras tanto, el nombre del *Potemkin* fue cambiado por el de *Panteleimon*, que llevó hasta el principio de la Revolución. Entonces, fue nuevamente cambiado por el *Borez za Svobodu*.

El 25 de abril de 1919, en Sebastopol, fue destruido junto con otros buques, para impedir su captura por los bolcheviques.

21. DREADNOUGHT

Eslora: 160,6 m.=526 f.
Manga: 25 m.=82 f.
Calado: 9,5 m.=31 f.
Desplazamiento normal: 18.100 toneladas.
Desplazamiento a plena carga: 21.845 toneladas.
Potencia: 29.500 HP.
Hélices: 4.
Velocidad: 21,6 nudos.
Capacidad normal de carbón: 900 toneladas.
Capacidad máxima de carbón: 2.000 toneladas.
Autonomía a 10 nudos: 6.600 millas.
Autonomía a 18 nudos: 5.000 millas.
Blindaje cintura: 280 mm.=11".
Blindaje torres: 280 mm.=11".
Artillería: 10 cañones de 305 mm.=12", 45 calibres; 20 de 76 mm.=3".
Peso del cañón principal: 58.000 kg.
Peso del proyectil: 385 kg.
Tubos lanzatorpedos: 5 de 457 mm.=18".
Tripulación: 800.
Coste: 1.813.000 £.

En enero de 1905, en plena guerra ruso-japonesa, se reunió una comisión del Almirantazgo inglés, en la que figuraban Jellicoe, Bacon, Watts, Kelvin y Thornycroft; para examinar un proyecto de acorazado presentado por el Primer Lord del Almirantazgo, Almirante Sir John Fisher of Kilverstone.

Se trataba de un buque de un solo calibre pesado, capaz de disparar a mucha mayor distancia que la normal hasta entonces; y con velocidad superior a la máxima conocida.

El proyecto de Lord Fisher se transformó en el *Dreadnought*, cuya quilla se puso el 2 de octubre de 1906 en el Arsenal de Portsmouth, siendo botado sólo dieciocho semanas después, el 10 de febrero de 1906. Fue su padrino el rey Eduardo VII.

La aparición del *Dreadnought* constituyó una revolución; ante sus brillantes características, todos los acorazados existentes quedaron anticuados, y las grandes potencias navales se vieron obligadas a rehacer sus flotas,

incorporándolas buques semejantes. Durante muchos años no se habló de acorazados, sino de "dreadnoughts".

Y realmente, se trataba de un barco sensacional. Su armamento monocalibre permitía el tiro por salvas, que hasta aquella época sólo había sido una teoría; su andanada superaba en 600 kg. a la de sus contemporáneos. Con su gran alcance, imponía el combate a distancia con piezas pesadas, que hasta entonces sólo se utilizaban para rematar desde cerca a los buques que la artillería media averiaba desde lejos.

Además, todos los buques anteriores habían sido equipados con máquinas alternativas, pero el *Dreadnought* llevaba turbinas Parsons y calderas Babcock-Wilcox, con las que alcanzaba 21,5 nudos, mientras los acorazados anteriores no pasaban de 18.

El *Dreadnought* entró en servicio el 3 de octubre de 1906, dos meses antes del tiempo previsto, y pasó a continuación a realizar maniobras en el Mediterráneo y las Antillas.

Desde 1907 a 1912 fue buque insignia de la Home Fleet, participando en junio de 1911 en la Revista de la Coronación, en Spithead. Entre 1914 y 1916, fue buque insignia de la IV Escuadra.

Durante la Primera Guerra Mundial, su acción más destacada fue el hundimiento del submarino *U-29*. El 18 de marzo de 1915, este submarino, mandado por el célebre Weddingen, torpedeó al crucero *Hawke*, y a continuación salió a superficie, donde fue embestido a toda máquina por el *Dreadnought*.

En 1916 pasó a ser buque insignia de la III Escuadra, encargada de la defensa del Estuario del Támesis.

En 1919 pasó a la Reserva; fue dado de baja en 1920, vendido en 1921 y desguazado en 1923.

22. MINAS GERAES

Eslora: 162,4 m.=500 f.
Manga: 25,3 m.=83 f.
Calado: 7,6 m.=25 f.
Desplazamiento: 19.281 toneladas.
Potencia: 27.212 HP.
Hélices: 2.
Velocidad máxima: 21 nudos.
Autonomía 8.000 millas.
Blindaje cintura: 230 mm.=9".
Blindaje torres: 200 mm.
Artillería: 12 cañones de 305 mm.=12", 45 calibres; 22 de 120 mm.=4"7; 8 de 3 libras.
Peso del cañón principal: 57.000 kg.
Peso del proyectil: 385 kg.
Tubos lanzatorpedos: 4.
Tripulación: 900.
Coste: 1.821.000 £.
Buque gemelo: *Sao Paulo*.

Para Brasil, la aparición del *Dreadnought* coincidió con su programa de de modernización y mejora de la Flota, y en consecuencia encargó a los astilleros ingleses la construcción de tres acorazados del nuevo tipo. Sólo Inglaterra y Alemania tenían "dreadnoughts" en aquellos momentos, y el encargo causó sensación en el mundo, porque hasta entonces Brasil sólo había tenido buques fluviales y guardacostas, los mayores de los cuales apenas rebasaban las 5.000 toneladas. El gobierno brasileño tuvo que hacer declaraciones afirmando que no abrigaba propósitos agresivos, y que con sus "encouraçados" sólo trataba de proteger debidamente sus 7.000 km. de costa.

En 1908 se botó en Elswick el *Minas Geraes*, que se completó al año siguiente. Su gemelo, el *Sao Paulo*, se botó en Barrow en 1909 y se completó en 1910.

El tercer buque de la serie debía llamarse *Río de Janeiro;* pero se decidió que fuera diferente y mayor. Se esperaba hacer de él un "dreadnought" con más cañones que ninguno de los conocidos. Ya estaba casi acabado cuando un nuevo Ministerio opinó que iba a resultar una Flota demasiado heterogénea, y rescindió el contrato. Con el tiempo, este buque se convertiría en el H.M.S. *Agincourt*.

En octubre de 1910, el *Sao Paulo* estaba anclado en el estuario del Tajo, esperando recoger al Presidente electo brasileño, Mariscal Hermes de Fonseca, que estaba visitando al rey Manuel II de Portugal. El día 5 estalló la revolución republicana en la Flota portuguesa. Muchos oficiales monárquicos fueron muertos, y los buques hicieron fuego sobre los centros de resistencia en tierra. El rey huyó, y los amotinados intentaron buscarle a bordo del acorazado, pero la decidida actitud de los brasileños y la enorme superioridad del *Sao Paulo* sobre la flota portuguesa, impidieron que los revolucionarios subiesen al buque.

Las escenas revolucionarias que habían presenciado en Lisboa, parecieron sugerir a los tripulantes una solución para sus propios males, y al mes siguiente se produjo un motín. La flota brasileña se encontraba en Río de Janeiro para asistir a la toma de posesión del presidente, cuando comenzó la sublevación, que fue dirigida por un marinero llamado Joao Candido. En la noche del 22 de noviembre, cuando el Comandante del *Minas Geraes*, Capitán de Navío Joao Baptista Los Neves, regresaba de una cena de gala en un crucero francés, fue muerto a tiros junto con otros oficiales. Comunicado el hecho al resto de la Flota, las tripulaciones se apoderaron de los buques y desembarcaron a sus oficiales, sin que hubiese más muertes. Izaron a continuación bandera roja, y telegrafiaron un ultimátum al Gobierno, pidiendo mejoras en la alimentación y las condiciones de vida, abolición de los castigos corporales, y amnistía para los amotinados. Durante la noche, los dos acorazados hicieron varias salvas de advertencia, y a las 07,00 del día siguiente, sin haber recibido contestación a sus peticiones, dejaron el puerto y comenzaron un bombardeo sistemático de los fuertes, el arsenal, y los edificios oficiales.

El nuevo Gobierno no se atrevía a enviar a los buques leales contra los recién adquiridos "dreadnougths", que constituían su orgullo, ni a aceptar el ultimátum, que la noche siguiente fue reiterado, ofreciendo la sumisión inmediata. Al mediodía del 24, la Flota se alejó, perdiéndose de vista, y no regresó hasta que el Congreso aceptó el ultimátum. Los agitadores huyeron.

El 9 de diciembre del mismo año, los dos acorazados volvieron a intervenir en un motín, pero esta vez para sofocarle, bombardeando la fortaleza de la isla de Cobras de la que se habían apoderado unos marineros sublevados.

Durante la Primera Guerra Mundial, los submarinos alemanes hundieron varios mercantes brasileños, y por último, el 26 de octubre de 1917, Brasil declaró la guerra a los Imperios Centrales.

El *Minas Geraes* y el *Sao Paulo* fueron enviados a Estados Unidos para operar conjuntamente con la Flota de este país; pero la guerra acabó antes de que pudieran actuar. Las relaciones entre Brasil y Estados Unidos se hicieron cordiales; y en 1919 ambos buques participaron en unas maniobras conjuntas. Cuando al año siguiente se decidió modernizarlos, en vez de encargar el trabajo a los constructores ingleses, fueron enviados a los astilleros norteamericanos de Brooklyn. Por esta causa, las modificaciones fueron muy laboriosas y duraron más de un año. Afectaron principalmente a la dirección de tiro y a la artillería antiaérea.

Entre 1936 y 1938 fueron modificados más extensamente, cambiando la combustión de carbón por la de petróleo dejándoles sólo una chimenea, y suprimiendo las 10 piezas antitorpederas que llevaban en las bandas.

En 1946 fue retirado del servicio el *Sao Paulo*, y dado de baja, intentándose su venta para desguace sin que hasta 1951 hubiera comprador. El 20 de septiembre de este año fue sacado a remolque de Río de Janeiro en dirección a Inglaterra. El 4 de noviembre desapareció, se supone que durante una tormensa, a la altura de las Azores. Se trata del mayor buque desaparecido sin noticia alguna, y del único acorazado que se ha perdido así.

El *Minas Geraes* fue dado de baja en 1953 y vendido para su desguace a una firma italiana que lo trasladó a Génova, donde fue deshecho en 1954.

23. DANTON

Eslora: 122 m.=480 f.
Manga: 21,5 m.=84 3/4 f.
Calado: 6,8 m.=27 1/2 f.
Desplazamiento: 18.000 toneladas.

Potencia: 23.000 HP.
Hélices: 4.
Velocidad Máxima: 20 nudos.
Autonomía a 20 nudos: 3.700 millas.
Blandaje cintura: 254 mm.=10".
Blindaje torres: 320 mm.=12 1/2".
Artillería: 4 cañones de 305 mm.=12", 50 calibres, 74 disparos; 12 de 240 mm.=9,4", 50 calibres, 100 disparos; 16 de 75 mm.=3", 500 disparos; 10 de 47 mm.=7,8".
Peso del proyectil de 305 mm.: 440 kg.
Peso del proyectil de 240 mm.: 220 kg.
Peso del proyectil de 75 mm.: 6 kg.
Tubos lanzatorpedos: 2 de 450 mm.
Tripulación normal: 681.
Tribulación como buque insignia: 753.
Buques gemelos: *Mirabeau, Diderot, Condorcet, Vergniaud, Voltaire.*

Los planos de estos buques fueron diseñados en 1904 por Mr. L'Homme, pero durante la construcción sufrieron muchas modificaciones.

Pese a ser posteriores al *Dreadnoguht,* su proyecto corresponde a criterios anteriores y conceptos superados, y desde el comienzo de su construcción se consideró que nacían anticuados. El proyectista los diseñó para combatir a 3.000 m., y con dos calibres en la artillería principal; pero a las objeciones de los partidarios del *Dreadnought,* oponía que estaban hechos para operar en el mar del Norte, donde la niebla rara vez permite la visibilidad a mayores distancias.

El blindaje tenía un peso de 5.400 toneladas, lo que supone un 30 % del total. Estaba especialmente cuidada la protección contra minas.

En 1906 se botaron el *Danton,* y el *Mirabeau* en Lorient; en 1907, lo fueron el *Diderot* y el *Condorcet* en St Nazaire, el *Vergniaud* en Burdeos, y el *Voltaire* en La Seyne. Se completaron entre 1910 y 1912, en cuyo año realizaron pruebas generales para comprobar y comparar el funcionamiento de varios sistemas mecánicos resueltos de diferentes modos por los distintos constructores.

En octubre de 1913, el *Diderot* recogió en Cartagena al Presidente Poincaré, que había venido a España en viaje oficial, y le trasladó a Burdeos.

Al comienzo de la Primera Guerra Mundial, los buques de esta serie, más el *Courbet* y el *Jean Bart,* formaban la Primera Escuadra de Combate de la Flota del Mediterráneo, mandada por el Vicealmirante Boué de Lapeyrère. El 3 de agosto de 1914, intentaron en vano cortar el paso a los cruceros alemanes *Goeben* y *Breslau* en su internada por el Mediterráneo.

Parte de la Flota fue destacada después en el Egeo con motivo de las operaciones de los Dardanelos, y su presencia tuvo repercusiones en la situación de Grecia. Este país se encontraba al borde de la guerra civil, a consecuencia de las discrepancias entre el rey Constantino I, partidario de unirse a los Imperios Centrales, y el Primer Ministro Venizelos, favorable a los aliados. Difícilmente el país se mantenía neutral, pero tras el desembarco aliado en Salónica, Venizelos formó en esta ciudad un gobierno provisional. El 1 de diciembre de 1916, la Escuadra francesa se presentó ante Atenas, para presionar al rey. Se enviaron tropas a tierra, que fueron atacadas, y como consecuencia, el Almirante Du Fournet ordenó que el *Mirabeau* bombardeara la población. A los pocos disparos, el gobierno griego se plegó a las exigencias de los franceses. La actuación del Almirante fue criticada por su escasa dureza.

El 19 de marzo de 1917, el *Danton* se dirigía de Tolón a Corfú para unirse a las fuerzas que bloqueaban el canal de Otranto, cuando fue atacado al S. de Cerdeña por el submarino alemán *U-64,* que actuaba desde la base de Cattaro. Dos torpedos hicieron blanco, abrieron boquetes enormes, y el acorazado se hundió rápidamente. Un destructor que le escoltaba pudo salvar 806 tripulantes, pero murieron otros 296, entre ellos el Comandante.

Como consecuencia de este desastre, las defensas submarinas fueron mejoradas en los restantes buques de la serie; y cuando el 20 de octubre de 1918 el *Voltaire* fue torpedeado en el Egeo des veces consecutivas, no sufrió daños graves.

Hasta el final de la guerra, continuaron destacados en el Egeo, donde recibieron la rendición de la Flota Turca, que internada en Stambul.

A continuación, el Presidente Clemenceau, de acuerdo con el gobierno inglés, envió esta Escuadra al mar Negro en apoyo de los contrarrevolucionarios del General Denikin. El 26 de noviembre pasaba los estrechos una división anglofrancesa mandada por el Almirante Calthorpe, y fondeada en Sebastopol, hasta entonces ocupado por los alemanes. Los aliados se incautaron de los buques rusos reunidos en el puerto, entre ellos el acorazado *Voltja* (ex *Imperator Alexander Tretij).* Se especulaba con el reparto de los buques rusos útiles, pero al fin se formó con ellos una escuadra dependiente del general ruso Wrangel.

El apoyo francés a los blancos empezó a tomar proporciones considerables con la llegada de un ejército mandado por el general Anselme, y que desembarcó de los cruceros *Ernest Renan, Jules Michelet* y *Justice.* El 13 de enero, Anselme se hizo cargo del mando en Odessa; y el 19 se le reuniron las tropas griegas del general Vlakopondo. El día 21 recibía 20 carros de combate.

El 8 de febrero de 1919, el *Mirabeau,* al mando del Capitán de Navío Revault, se encontraba frente a Sebastopol. En medio de un temporal de nieve, sus anclas fallaron y fue arrojado contra la costa, quedando varado a 700 m. del fuerte Constantino. El temporal continuó hasta el día 12, y el *Mirabeau* quedó completamente empotrado. A una temperatura de —10° C, se procedió a aligerar el buque, tirando el carbón y la artillería pesada.

Mientras tanto, la lucha en tierra era desfavorable a los blancos. A mediados de marzo los bolcheviques tomaron Kherson, Nikolayev y Simferopol, aproximándose a Odessa y Sebastopol. El 20 de marzo, el general Anselme, en una proclama anunciaba que no evacuaría al zona ocupada.

Las tripulaciones francesas instigadas por grupos comunistas que dirigía el maquinista André Marty, se negaron a combatir a los bolcheviques y hubo un motín en la Flota, que la prensa francesa ocultó con alusiones confusas a los "grognards" napoleónicos cansados de vencer.

El 6 de abril, se pudo reflotar el casco del *Mirabeau* y sacarle de los escollos. En plena reparación, los bolcheviques atacaron Sebastopol, los días 15 y 16, y enviaron un parlamento al Almirante Amet, exigiendo la retirada inmediata de la flota francesa. Este rehusó hasta completar el salvamento, que tuvo que realizarse bajo el fuego de protección de los *Jean Bart, France, Justice* y *Vergniaud.*

No podía esperarse socorro de Anselme, que el día 7 había evacuado Odessa en dirección al Dniéster; y el 29 el Almirante Amet acordó un armisticio, según el cual "toleraba la instalación de un gobierno soviético en Sebastopol", a condición de que los bolcheviques no obstaculizaban la evacuación. El 5 de mayo salió de Sebastopol el *Mirabeau* remolcado por el *Justice,* y el 24 llegó a Tolón.

En noviembre del mismo año, se decidió el desguace del *Mirabeau* y el paso a la reserva de los restantes buques de la serie. El *Mirabeau* se trasladó a Porto Vado para ser convertido en chatarra, y aún durante el desguace tuvo un incidente más, pues en diciembre de 1922 se incendió.

En noviembre de 1923, el *Diderot,* con el *Voltaire* y el *Condorcet* formaba la División de la Mancha, que fue sometida a reparaciones, modificaciones en la artillería, y defensas antitorpederas. En junio del año siguiente también se les repararon las máquinas.

En julio de 1924, el *Vergniaud,* empleado como buque blanco, fue hundido por granadas blindadas perforantes desde el dirigible *Mediterranée.*

En 1936 fue desguazado el *Diderot,* y en 1939 le siguió el *Voltaire.* El último superviviente de la serie fue el *Condorcet.* Dado de baja en el servicio activo en 1930, al empezar la Segunda Guerra Mundial, aún se utilizaba como buque escuela de torpedistas y electricistas navales, y como cuartel flotante en la base de Tolón.

El 27 de noviembre de 1942, al intentar los alemanes apoderarse de esta base, las tripulaciones francesas volaron o hundieron sus propios buques; uno de

ellos era el *Condorcet,* que resultó muy dañado, pero aún pudieron los alemanes emplearle para pruebas.

En agosto de 1944 fue hundido por un bombardeo aliado. Reflotado el 14 de diciembre de 1945, fue dado de baja definitivamente en 1947, concluyéndose su desguace en 1959.

24. MICHIGAN

Eslora: 137,8 m.=452 f.
Manga: 24,4 m.=80 f.
Desplazamiento normal: 16.000 toneladas.
Desplazamiento máximo: 17.617 toneladas.
Potencia: 16.500 HP.
Hélices: 2.
Velocidad: 18,8 nudos.
Blindaje cintura 305 mm.=12".
Blindaje torres: 305 mm.=12".
Artillería: 8 cañones de 305 mm.=12", 50 calibres; 22 de 76 mm.=3".
Peso del cañón principal: 56.000 kg.
Peso del proyectil: 395 kg.
Buque gemelo: *South Carolina.*

Botado en 1908. Es el primer acorazado con la artillería principal dividida en dos grupos de torres superpuestas, a crujía, en proa y popa. De esta forma, todos sus cañones pueden tirar por las dos bandas.

Esta disposición, posteriormente muy empleada, tomó nombre del de este buque.

Aparecen en el *Michigan,* por pripimera vez también, los "palos de jaula", que habían de ser característicos de los buques norteamericanos durante muchos años.

Fue dado de baja en 1923.

25. DANTE ALIGHIERI

Eslora: 168 m.=505 f.
Manga: 26,5 m.=87 f.
Desplazamiento normal: 18.000 toneladas.
Desplazamiento a plena carga: 21.800 toneladas.
Potencia: 26.000 HP.
Hélices: 4.
Capacidad normal de carbón: 920 toneladas.
Capacidad máxima de carbón: 3.000 toneladas.
Velocidad: 25 nudos.
Autonomía: 4.500 millas a 10 nudos; 1.000 millas a 22 nudos.
Blindaje cintura: 250 mm.=10".
Blindaje torres: 250 mm.=10".
Artillería: 12 cañones de 305 mm.=12", 46 calibres; 20 de 120 mm.=5", 50 calibres; 12 de 76 mm.=3", 40 calibres.
Peso del cañón principal: 63.000 kg.
Peso del proyectil: 452 kg.
Tubos lanzatorpedos: 3 de 18".
Tripulación: 1.185.
Coste: 65.000.000 liras.

La elevada capacidad artillera respecto al tonelaje, es el resultado de las torres triples, empleadas por primera vez en este buque. Habían sido proyectadas por los ingenieros Cuniberti y Masdea.

El desplazamiento del *Dante,* muy parecido al del *Michigan,* correspondía a una protección análoga a la de éste; pero su velocidad era cinco nudos más alta y en armamento le superaba en un 50 %.

El *Dante* se comenzó a construir en Castellamare el 6 de junio de 1909; fue botado el 20 de agosto de 1910 y entró en servicio el 15 de enero de 1913.

Del 1 de marzo al 11 de abril de este año realizó un crucero de prueba por el Atlántico de unas 7.000 millas. Durante él, tocó en los puertos de Dakar, Funchal, Porta Delgada y Vigo. A su regreso, llevó a la Familia Real a Castellamare di Stabia para presenciar la botadura del *Duilio,* y después realizó maniobras en el Tirreno y el Egeo.

Pasó luego a ser buque insignia de la Escuadra, pero en agosto cedió este lugar al *Regina Margherita,* y quedó como buque insignia de la Primera División de Naves de Batalla.

Al principio de la Primera Guerra Mundial fue basado en Taranto junto con las restantes unidades mayores, y en noviembre de 1916, después de un acuerdo con la flota francesa, pasó

a Corfú junto con los *Cavour, Cesare, Doria* y *Duilio.* En enero volvieron a Taranto, donde quedaron hasta septiembre de 1918. El 2 de octubre de este año, apoyó una operación italobritánica de bombardeo contra Durazzo.

El 9 de noviembre pasó a Venecia para apoyar el avance de las tropas de ocupación de la costa dálmata. Se encontraba en el puerto de Fiume cuando D'Annunzio se apoderó de la ciudad, y permaneció allí hasta enero de 1921.

En 1923 fue modificado, cambiándole las chimeneas y el palo de proa. En junio de 1924 llevó a Barcelona a la Familia Real. En 1925 se le equipó con un hidro M-18, montado sobre la torre n.° 3.

En 15 de julio de 1927 tomó parte con toda la Flota en la revista naval pasada por Mussolini en Ostia, y en septiembre asistió en Venecia a la carrera internacional de hidroaviones de la Copa Schneider.

A finales de 1928 fue dado de baja.

26. VIRIBUS UNITIS

Eslora: 150,9 m.=495 f.
Manga: 27,3 m.=89 f.
Calado: 8,2 m.=27 f.
Desplazamiento: 21.730 toneladas.
Potencia: 25.000 HP.
Hélices: 4.
Velocidad: 21 nudos.
Blindaje cintura: 280 mm.=11".
Blindaje torres: 280 mm.=11".
Artillería: 12 cañones de 305 mm.=12", 45 calibres; 12 de 152 mm.=6"; 18 de 76 mm.=4".
Peso del cañón principal: 52.000 kg.
Peso del proyectil: 450 kg.
Tubos lanzatorpedos: 4.
Tripulación: 1.000.
Buques gemelos: *Prinz Eugen, Tegethoff, Szent Istvan.*

Estos acorazados austríacos se construyeron según planos del ingeniero Sigfried Popper, y combinaban la distribución artillera del *Michigan* con las torres triples del *Dante.* Despertaron un gran interés en los medios navales de todos los países, y fueron considerados como unos navíos excelentes en el orden técnico.

Sus botaduras ocurrieron entre 1910 y 1911, y fueron completados en 1913.

Pese a ser en esta época aliadas Austria e Italia, la botadura del *Viribus Unitis* fue un alarde de hostilidad. Se esperó para realizarla al 24 de junio de 1911, 45 aniversario de la batalla de Custoza, en que los austríacos habían derrotado a los italianos; y fue padrino del buque el archiduque Francisco Fernando, cuya enemistad hacia Italia era bien conocida.

Tres años más tarde, el 28 de junio de 1914, el Archiduque y su esposa eran asesinados en Sarajevo, y el *Viribus Unitis* trasladaba sus cadáveres desde Metcovich hasta Trieste. Era el comienzo de la Primera Guerra Mundial, durante los primeros años de la cual, la Flota Austríaca permaneció inactiva en sus puertos del Adriático, constituyendo una grave amenaza para la costa italiana.

A principios de junio de 1918, el Almirante Horty von Naga-Banja, que acababa de tomar el mando de la Flota Imperial, decidió utilizarla más activamente, y preparó una operación para destruir la Escuadra Italiana con los siete acorazados de que disponía.

Con esta intención, en la noche del 9 de junio, salieron de su refugio de Pola los acorazados *Szent Istvan* (San Esteban) y *Tegethoff.*

Entre tanto, las lanchas torpederas italianas *MAS 15* y *MAS 21,* de dieciséis toneladas de desplazamiento, que habían salido de Venecia mandadas por el Teniente de Navío Luigi Rizzo para patrullar frente a las costas de Dalmacia, divisaron unos humos, que creyeron serían de destructores. Viraron hacia ellos, encontrándose entonces con los acorazados a los que acompañaban 10 ó 12 lanchas torpederas. Eran las 03,30 del día 10, cuando a favor de la oscuridad las lanchas italianas se metieron entre las austríacas, pasando desapercibidas. A unos 270 metros, la *MAS 21* lanzó contra el *Tegethoff* y falló, pero la *MAS 15,* que había tomado por blanco al *Szent Istvan,* le alcanzó en el centro. Las dos torpederas lograron escapar.

El acorazado empezó a hundirse tan lentamente, que hubo esperanzas de salvarle, y el *Tegethoff* le tomó a remolque; pero a las 06,05, se fue al fondo arrastrando con él a cuatro oficiales y ochenta y cinco marineros.

En los meses siguientes hubo mucha actividad clandestina entre las tripulaciones austríacas de la base de Pola. La muerte del anciano Emperador Francisco José había acelerado la descomposición del heterogéneo Imperio; y los estados costeros —la futura Yugoslavia— pretendían independizarse. Al efecto, los revolucionarios ya habían convenido con las tripulaciones que el día 1 de noviembre desertarían de sus puestos.

Ignorado todo esto, dos oficiales italianos, Raffaele Paolucci y Alfredo Rossetti, preparaban desde había tiempo un golpe de mano, que pusieron en práctica en la noche del 31 de octubre. A las 23,40, ambos penetraban a nado en el puerto de Pola, remolcando una carga explosiva, y tras atravesar una complicada serie de redes y defensas, se dirigían hacia la escuadra fondeada en el interior. Despreciando los demás buques, buscaron el *Viribus Unitis,* escogido como objetivo simbólico, no sólo por ser el buque insignia, sino porque su nombre era la divisa del Imperio enemigo.

Luchando contra la corriente, no pudieron llegar hasta su objetivo hasta las 05,30 del día siguiente, ya 1 de noviembre. Minutos después de haber colocado la carga, los dos italianos fueron capturados y llevados ante el Comandante del buque, Capitán de Navío Yanko Vukovic, a quien comunicaron que su buque iba a explotar, para que pusiera a salvo a su dotación.

A las 06,30 se produjo la voladura, y el *Viribus Unitis,* que en aquellos momentos era ya yugoslavo, desapareció para siempre.

El día 2 se juzgó como espías a los autores del hecho, condenándoseles a muerte. Debían ser fusilados el día 5; pero el 3, ante la desastrosa marcha de la guerra, el gobierno de Austria-Hungría pedía condiciones para la rendición, y al día siguiente acababa la guerra. Paolucci y Rossetti fueron condecorados con la Medaglia d'Oro.

Los acorazados austríacos que sobrevivieron a la guerra fueron distribuidos entre los vencedores. El *Prinz Eugen* correspondió Francia, y el *Tegethoff* a Italia; ambos fueron desguazados. El *Prinz Eugen* se empleó como blanco para lanzamiento de torpedos desde hidroaviones.

27. IRON DUKE

Eslora: 189 m.=620 f.
Manga: 27,4 m.=90 f.
Calado: 8,5 m.=28 f.
Desplazamiento normal: 25.820 toneladas.
Desplazamiento a plena carga: 30.380 toneladas.
Potencia: 30.000 HP.
Hélices: 4.
Velocidad: 21 nudos.
Autonomía: 7.700 millas.
Mlindaje cintura: 305 mm.=12".
Blindaje torres: 280 mm.=11".
Artillería: 10 cañones de 343 mm.=13,5", 45 calibres; 12 de 152 mm.=6"; 2 de 76 mm.=3", antiaéreos.
Peso del cañón: 76.000 kg.
Peso del proyectil: 635 kg.
Peso de la andanada: 6.350 kg.
Tubos lanzatorpedos: 4.
Tripulación: 1.230.
Buques gemelos: *Marlborough Benbow, Emperor of India.*

Con respecto a los anteriores acorazados, aparece en esta serie la artillería antitorpedera de 6", para contrarrestar el aumento y poder de los destructores y el alcance de los torpedos; y además la artillería antiaérea, aunque sólo representada por dos piezas de 3".

Fueron botados entre 1912 y 1913, y entraron en servicio en 1914. Desde marzo de este año, el *Iron Duke* fue buque insignia de la "Home Fleet". En la batalla de Jutlandia (31 mayo 1916), el *Iron Duke,* mandado por el Capitán de Navío Dreyer, llevó la insignia del Almirante Sir John Rusworth Jellicoe, que en este día dirigió desde su puente los movimientos de

151 buques, 28 de los cuales eran acorazados.

El *Marlborough,* mandado por el Capitán de Navío Ross, fue buque insignia de la Primera Escuadra de Acorazados, dirigida por el Vicealmirante Sir Cecil Burney, y encabezó la VI División.

El *Benbow,* mandado por el Capitán de Navío Parker, llevaba a bordo al Almirante Sir Doveton Sturdee, jefe de la Cuarta Escuadra de Acorazados, y combatió a la cabeza de la IV División.

A media tarde, el *Iron Duke,* se encontraba en lo más duro de la batalla, y a las 18,30 sostuvo un duelo artillero a 11.000 m. con el *Koenig.* El acorazado alemán fue alcanzado, retirándose con fuego a proa y 4.° de escora.

El *Marlborough* entabló combate a las 18,17 con un acorazado tipo *Kaiser,* disparando siete salvas. A las 18,64 era alcanzado por un torpedo a la altura del puente. El lanzamiento parecía proceder del crucero *Wiesbaden,* o quizá del destructor *V-48.* El *Marlborough,* con su andar reducido a 15 nudos, se dirigió hacia el *Wiesbaden,* destrozándole a la primera salva, que arrasó la cubierta, cortando dos chimeneas. Lentamente, el *Wiesbaden* comenzó a hundirse; mientras el *Marlborough* esquivaba otros tres torpedos, y el *Colossus* hundía al *V-48.* Minutos después, a las 19,12, el *Marlborough* disparaba catorce salvas rápidas contra un *Koenig,* alcanzándole. Pero el buque no estaba ya en condiciones de seguir combatiendo, y a las 02,30 del 1 de junio, el Vicealmirante Burney transbordó su insignia al *Revenge,* y el *Marlborough* emprendió el regreso a su base, en el que invirtió treinta y siete horas. Las reparaciones duraron hasta el 19 de agosto.

Acabada la guerra, en 1919 los cuatro buques de la serie, junto con el *Ajax* y el *Centurion,* formaron la División del Mediterráneo al mando del Almirante Brock, y con base en Malta. Durante muchos meses, basados en Stambul actuaron en apoyo de los contrarrevolucionarios rusos, fomentando la secesión de las Repúblicas de los Cosacos del Don y del Kuban. El *Emperor of India* protegió la retirada del "Ejército Voluntario" de Denikin, y su embarque en Novorossysk, disparando su artillería contra el Ejército Rojo hasta que éste ocupó la ciudad, el 13 de marzo de 1920.

Las noticias de estas operaciones eran tan escasas y fragmentarias, que la prensa inglesa se hizo eco de lo anómalo de la situación.

En 1923, Turquía presentó un ultimátum pidiendo la retirada de sus aguas de los buques de guerra extranjeros. El *Resolution* y el *Emperor of India,* abandonaron los Estrechos y el Egeo; y en 1926, los cuatro *Iron Duke* fueron destinados a la Flota del Atlántico, en la que permanecieron hasta 1929.

En 1930, como consecuencia del Tratado de Londres se desguazaron el *Benbow* y el *Marlborough.* El *Emperor of India* fue usado como blanco en las maniobras, y después desguazado también, mientras el *Iron Duke* era transformado en buque escuela de artillería y parcialmente desarmado.

Al comienzo de la Segunda Guerra Mundial, el 17 de octubre de 1939, el *Iron Duke* fue bombardeado en Scapa Flow, quedando hundido en poco fondo sin que las aguas alcanzaran su cubierta. Asegurado su empotramiento, se lo transformó en batería antiaérea. En 1946 fue desguazado.

28. FRIEDRICH DER GROSSE

Eslora: 172 m.=564 f.
Manga: 28,9 m.=95 f.
Calado: 9,1 m.=30 f.
Desplazamiento normal: 24.700 toneladas.
Desplazamiento a plena carga: 27.000 toneladas.
Potencia: 25.000 HP.
Hélices: 3.
Velocidad: 22,4 nudos.
Blindaje cintura: 350 mm.=14".
Blindaje torres: 350 mm.=14".
El peso total del blindaje era de 6.000 toneladas, que representaban el 25 % del desplazamiento.
Artillería: 10 cañones de 305 mm.=12",

50 calibres; 14 de 152 mm.= 6", 45 calibres; 12 de 88 mm.=3,4", 45 calibres; 4 cañones antiaéreos de 14 libras.
Peso del cañón: 48.000 kg.
Peso del proyectil: 390 kg.
Tubos lanzatorpedos: 5.
Tripulación: 1.073 hombres.
Buques gemelos: *Kaiser, Kaiserin, Prinzregent Luitpold, Koning Albert.*

Se botaron entre 1911 y 1912. Ya completa la serie, fueron enviados a realizar pruebas de alta mar, y como exhibición de fuerza realizaron un crucero por América del Sur y Africa del Sur, zonas ambas en las que había muchos emigrantes alemanes.

Desde el 15 de enero de 1916, el *Friedrich der Grosse* fue buque insignia del Almirante Reinhard Scheer.

En la madrugada del 31 de mayo de este año, la "Hochsee Flotte", con un total de 101 unidades, salió de Wilhelmshaven hacia el Skager Rak. El *Friedrich,* mandado por el Capitán de Navío Fuchs, llevaba la insignia del Almirante; inmediatamente por su proa le precedía la Sexta División de Acorazados, formada por sus gemelos *Kaiser,* insignia del Contralmirante Normand, mandado por el Capitán de Navío von Kaiserlink; *Prinzregent Luitpold* (Capitán de Navío Heuser), y *Kaiserin* (Capitán de Navío Sievers).

A las 14,15, en aguas de Skager Rak se produjo el encuentro con la "Grand Fleet" británica, y comenzó la batalla llamada de Jutlandia por los ingleses y de Skager Rak por los alemanes. Fue una sucesión confusa de encuentros inesperados entre la niebla, que duró toda la tarde. A las 18,40, el Almirante Scheer temiendo ser rodeado por la "Grand Fleet", ordenó invertir el rumbo, pero a las 18,55, una nueva apreciación de la situación le hizo virar otra vez hacia el enemigo.

El nuevo encuentro fue rápido y violentísimo; el *Kaiser* junto con el *Derfflinger,* el *Markgraaf* y el *Kronprinz,* atacó al crucero *Defence,* insignia del Contralmirante Arbuthnot, destruyéndole. Pero el combate se hacía insostenible, y a las 19,18, la "Hochseeflotte" varió otra vez de rumbo, ahora bajo el fuego enemigo, y por último se alejó hacia la costa alemana. La perfección con que se ejecutaron todas estas maniobras, en condiciones muy difíciles, ha sido unánimemente considerada digna de los mayores elogios. El *Kaiser* recibió en la acción dos impactos; los demás buques de la serie resultaron indemnes.

Tras esta batalla, los acorazados hicieron sólo salidas muy breves, hacia la costa inglesa, al Doggerbank y a las costa danesa. El 19 de septiembre de 1917 participaron en el ataque a las islas rusas del Báltico, y en noviembre hicieron una corta salida al mar del Norte.

La moral de los marineros se resentía de los prolongados acuartelamientos en puerto, y de la durísima disciplina reinante en la Marina Imperial. El 6 de noviembre de 1918 se sublevó la tripulación del *Friedrich der Grosse.* Las banderas imperiales fueron arriadas, izándose banderas rojas. En su mayoría, los oficiales no intentaron siquiera impedirlo. La revolución se propagó al resto de la Escuadra, y fue en definitiva la causa principal de la rendición de Alemania.

El 11 de noviembre se acordó un Armisticio con los Aliados, cuyo artículo 23 establecía que los mejores buques alemanes, entre ellos los acorazados tipos *Kaiser* y *Koenig,* serían internados en un puerto inglés mientras tenían lugar las negociaciones para el definitivo Tratado de Paz. Reunidos los buques que debían ser internados, el gobierno provisional de Alemania entregó el mando de esta Flota-rehén al Almirante Ludwig von Reuter, quien se negó a salir a la mar bajo bandera roja. Como los tripulantes no querían izar otra, se llegó a la solución de llevar la imperial a popa y la roja en el pico. Así salió el *Friedrich* del puerto de Schilling el 19 de noviembre de 1918, fondeando en el Firth of Forth, donde se ordenó dirigirse a la Flota internada.

El *Queen Elizabeth,* buque insignia inglés transmitió por TSH una orden: "La bandera alemana se arriará hoy jueves a la puesta del sol, y no volverá a izarse hasta nueva orden." A la

mañana siguiente, la Flota fue trasladada a Scapa Flow, y el Almirante Reuter envió una comunicación al Comandante en Jefe inglés, Almirante Beatty, protestando por la prohibición de izar bandera alemana, y alegando que los buques internados en puerto neutral tienen el derecho de usar sus banderas. El Almirante Beatty contestó que persistiendo aún el estado de guerra, y habiendo sólo suspensión de hostilidades, no podía autorizar a ningún buque enemigo a izar su pabellón en puerto inglés.

En las tripulaciones alemanas la disciplina había desaparecido totalmente, hasta el punto de que para hacer cumplir una orden los oficiales tenían que empezar por dirigirse a los Comités de Gobierno formados por los marineros, que incluso pretendieron ser ellos y no sus jefes quienes tratasen con los ingleses. Para disminuir el peligro de otra sublevación, las tripulaciones fueron reducidas al mínimo, quedando sólo ciencuenta hombres en los acorazados y veinte en los cruceros; pero aún así la situación era tan insegura que sus oficiales propusieron a von Reuter pedir protección a los británicos. El Almirante rehusó hacerlo, y se limitó a trasladarse al *Emden,* cuya dotación era más subordinada.

Entre tanto, la marcha de las negociaciones daba motivo para suponer que la Escuadra internada nunca volvería a ser alemana, pues se trataba abiertamente de repartirla entre los vencedores.

El 21 de junio de 1919 von Reuter, desde el *Edem* ordenó por señales de banderas el hundimiento de todos los buques. La orden se cumplió en unos minutos, el *Friedrich der Grosse* fue el primero que desapareció bajo las aguas, hacia mediodía. A las cinco de la tarde, los 74 buques internados estaban en el fondo.

Entre 1933 y 1939 todos los acorazados tipo *Kaiser* fueron sacados a flote y desguazados.

29. BARHAM

Eslora: 196 m.=643 3/4 f.
Manga: 31,7 m.=104 f.
Calado: 9,3 m.=33 1/2 f.
Desplazamiento normal: 30.000 toneladas.

Desplazamiento a plena carga: 35.000 toneladas.
Potencia: 75.000 HP.
Hélices: 4.
Velocidad: 25 nudos.
Combustible: 4.000 toneladas de petróleo.
Radio de acción: 4.400 millas.
Blindaje cintura: 330 mm.=13".
Blindaje torres: 330 mm.=13".
Artillería: 8 cañones de 381 mm.=15", 42 calibres; 12 de 152 mm.=6", 50 calibres; 4 de 102 mm.=4".
Peso del cañón: 98.000 kg.
Peso del proyectil: 870 kg.
Peso de la andanada: 6.970 kg.
Tubos lanzatorpedos: 4 de 533 mm.= 21".
4 hidroaviones Fairey "Swordfish".
Tripulación: 1.230 hombres.
Coste: 2.500.000 £.
Buques gemelos: *Queen Elizabeth, Warspite, Malaya, Valiant.*

Los acorazados "clase Q" combinan la velocidad de los cruceros de batalla con la potencia de los mejores "dreadnoughts" de la época.

El gran tamaño de sus máquinas impidió instalar en estos buques la torre central que todos sus predecesores ingleses habían llevado. Para compensar esta disminución de bocas de fuego, se aumentó el calibre, empleándose en ellos por primera vez las piezas de 15".

En octubre de 1912 se botaron los dos primeros buques de esta serie, el *Queen Elizabeth* en Portsmouth, y el *Warspite* en Davenport. En enero de 1913 le llegaba el turno al *Valiant* en Fairfield, de Glasgow; y en febrero al *Barham,* en los astilleros John Brown, de Clydebank.

El quinto y último buque de la serie, que se construía por suscripción realizada por los Estados Federados de Malasia, tomó de éstos el nombre *Malaya,*

y no se botó hasta octubre del mismo año, en Armstrong, del Tyne.

En febrero de 1914, el *Queen Elizabeth,* pasó a ser buque insignia del Escuadrón del Mediterráneo Oriental. En marzo de 1915, participó en las operaciones de los Dardanelos y el 15 de abril hundió un transporte turco.

Sus cuatro hermanos formaban la Quinta Escuadra de Acorazados, mandada por el Contralmirante Sir Hugh Evan-Thomas, con su insignia en el *Barham,* cuando el 31 de mayo de 1916 la "Grand Fleet" libró en aguas de Jutlandia la gran batalla contra la "Hochseeflotte" germana.

El combate comenzó a las 15,00, sin que la Quinta Escuadra entrara en fuego hasta las 17,00 por hallarse muy distanciada del grueso de la flota de Sir David Beatty. A las 17,03, el *Barham* hizo blanco sobre el *Von der Tann,* y a las 17,16 sobre el *Moltke.*

A las 17,43, Beatty ordenó invertir el rumbo, sin que Evan-Thomas viera la señal. Como consecuencia, su Escuadra quedó sola ante siete acorazados y cinco cruceros de batalla alemanes. Para recuperar su puesto en la formación general, la Quinta Escuadra hubiera tenido que desfilar ante el enemigo, por lo que el Contralmirante optó por quedarse al final de la línea, cubriendo la retirada de Beatty, que se alejaba al encuentro de Jellicoe. El *Barham* fue tocado cuatro veces y perdió la TSH. Los alemanes concentraron después el fuego sobre el *Malaya,* que a las 18,30 había sido tocado varias veces y tenía inutilizados todos los cañones antitorpederos de estribor.

Mientras, los dos primeros buques de la Quinta Escuedra disparaban sobre los alemanes *Markgraf, Grosser Kurfurst, Derfflinger* y *Lutzow.* Este último era el buque insignia del Vicealmirante Hipper, y en el encuentro perdió la TSH, quedando incomunicado. También fue alcanzado el *Seydlitz,* pero el *Warspite* recibió un impacto en el timón que le dejo bloqueado. Sin control, el *Warspite* corría hacia el enemigo, disparando sin cesar y recibiendo los proyectiles de toda la Escuadra Alenama. Maniobrando con las hélices, logró recuperar su puesto después de describir un círculo completo. Aunque le habían alcanzado treinta proyectiles y se hundía algo de popa, su Comandante le consideraba en estado de combatir. A pesar de ello, recibió la orden de retirarse y marchar a Rosyth.

Por su parte, el *Barham* recibió seis impactos de grueso calibre y tuvo veintiséis muertos; el *Malaya,* soportó ocho proyectiles y tuvo sesenta y tres muertos.

Desde 1916 hasta 1919, el *Queen Elizabeth* fue buque insignia del Almirante Beatty como Comandante en Jefe de la "Grand Fleet". En él se firmó el armisticio con Alemania, y desde él se dio el 21 de noviembre de 1918 la orden de arriar su bandera a los barcos alemanes surtos en el Firth of Forth, empezando así el acto final del drama que terminó en Scapa Flow.

De 1919 a 1924, el *Queen* fue buque insignia de la Flota del Atlántico; en este año, pasó a serlo de la del Mediterráneo, donde permaneció hasta 1937.

En 1921, el *Malaya* hizo una visita de cortesía a los Estados cuyos nombre llevaba. Durante la revolución turca, el *Malaya* estuvo en Stambul, y en noviembre de 1922, sirvió de refugio al Sultán, al que trasladó luego a Malta.

En el período comprendido entre las dos guerras mundiales, la "clase Q" fue ampliamente modernizada, en especial el *Warspite* y el *Valiant,* cuyos puentes fueron variados por completo. A los cinco buques se les adoptaron "bulges", invento de Sir Eustace Hugh Tennyson d'Eyncourt para paliar el efecto de los torpedos; pero esta protección les restó 2 ó 3 nudos.

Al comienzo de la Segunda Guerra Mundial todos ellos fueron empleados en la escolta de convoyes en el Atlántico; en una de estas misiones, el 28 de diciembre de 1939 fue alcanzadoel *Barham* por un torpedo del submarino alemán *U-30,* al N. de las Hébridas.

El 13 de abril de 1940, el *Warspite* a las órdenes del Vicealmirante W. J. Whitworth, penetró en el fiord de Narvik, hundiendo dentro siete destructores alemanes. En la misma operación, el "Swordfish" de este acorazado, que

había dirigido su tiro, hundió por su parte al submarino *U-64.*

Tras la entrada en guerra de Italia, el *Warspite* y el *Malaya,* pasaron al Mediterráneo. En mayo de 1940 efectuaron bombardeos contra Fort Capuzzo, en Cirenaica, y Valona, en la costa de Albania.

Desde el mes siguiente, el *Warspite* se convierte en buque insignia del Almirante Cunningham, al frente de la Flota del Mediterráneo, con base en Alejandría.

El 7 de julio toda la Flota se hizo a la mar para proteger dos convoyes que procedentes de Malta iban hacia Alejandría. Uno de ellos trasladaba personal evacuado, y el otro municiones y víveres. El Almirante Cunningham dirigía la operación desde el *Warspite;* el Contralmirante Pridham Wippell llevaba los acorazados *Malaya* y *Royal Sovereign,* y el portaaviones *Eagle;* y el Vicealmirante Tovey, mandaba la agrupación de cruceros.

En la tarde del 8, la aviación italiana realizo siete ataques contra el *Warspite,* sin tocarle. Una bomba alcanzó al cruceo *Gloucester,* matando a su Comandante y a otros diecisiete tripulantes. Al crepúsculo, un avión de reconocimiento señaló la aproximación de una escuadra italiana; y en la mañana siguiente, la de otra flota que acudía en apoyo de la primera.

La escuadra británica se agrupó, lanzando al aire los "Swordfish" del *Eagle,* mientras el *Warspite* y el *Malaya* iniciaban el combate artillero con el *Giulio Cesare* y el *Conte di Cavour,* a los que seguían doce cruceros y veinte destructores. El *Cesare* fue tocado a 23.000 metros, y el grupo italiano lanzó cortinas de humo y se retiró hacia Calabria, perseguido por los acorazados ingleses. En el regreso, la aviación italiana los atacó en Malta. Unas ochenta bombas cayeron cerca del *Warspite* y otras tantas se repartieron entre el *Malaya* y el *Royal Sovereigh;* pero ninguno fue alcanzado.

En agosto y septiembre, el *Barham* y el *Resolution* atacaron Dakar. En octubre, *Malaya, Warspite* y *Ramillies* bombardeaban Bardia y Fort Capuzzo, en la costa de Cirenaica.

El 29 de octubre, estando el *Barham* en Gibraltar, un grupo de hombres rana italianos, mandado por el Teniente de Navío Birindelli intentó volarle, pero el torpedo que remolcaban encalló a 70 metros del buque, e hizo explosión sin causar daño.

Los días 11 y 12 de noviembre, la Flota del Mediterráneo, con el *Warspite, Malaya, Valiant* y *Ramillies* patrulló al S. del Golfo de Lepanto, realizando una serie de maniobras combinadas, que incluían protección a convoyes; reunión con el *Barham,* que se incorporaba a esta Escuadra; y protección al *Illustrious,* cuyos aviones aviones estaban atacando a la Flota italiana anclada en Taranto. Aprovechando el colapso que este ataque produjo, los ingleses organizaron una serie de convoyes entre Gibraltar, Malta y Alejandría, en protección de los cuales actuó la Flota desde el 2 al 30 de noviembre. El día 27 hubo un encuentro con la Escuadra Italiana frente al cabo Spartivento, sin resultados decisivos.

El 18 de diciembre, el *Warspite* y el *Valiant,* lanzaron sobre Valona unos cien proyectiles de grueso calibre, sin que se produjese reacción. El 3 de enero de 1941, ellos y el *Barham* iniciaron el bombardeo de Bardia, hasta que el día 5 se rindió la plaza. El 10 de enero, el *Valiant,* que escoltaba un convoy, fue atacado por aviones "Savoia 79" y logró esquivar varios torpedos.

Cesada la actividad de los convoyes, la Flota se dedicó a atacar la costa enemiga, destacando entre los bombardeos el realizado sobre Génova el 9 de febrero por el *Renown* y el *Malaya.*

El 8 de marzo, el *Malaya* escoltaba un convoy a la altura de las Canarias, cuando su "Swordfish" en vuelo de exploración, comunicó la presencia de los cruceros alemanes *Scharnhorst* y *Gneisenau.* El *Malaya* se dirigió hacia sus adversarios, pero éstos rehuyeron el encuentro, y se alejaron en busca de presas menos defendidas, dejando a los submarinos el trabajo de atacar al convoy. Los *U-105* y *U-106,* que se en contraban cerca, atacaron efectivamente, hundiendo diez mercantes y

averiando siete. Además, un torpedo del *U-106* hizo blanco en la proa del *Malaya,* que marchó después a Nueva York a reparar los daños sufridos. En cuanto al "Swordfish", que mantenía el contacto con los buques alemanes, se alejó demasiado del *Malaya,* no pudo regresar a él, y tuvo que amarar. Días después fue recogido por el *Cabo de Buena Esperanza,* siendo internado y agregado al Ejército del Aire Español.

El 28 de marzo de 1941, los acorazados *Warspite* (insignia del Almirante Cunningham), *Barham* (insignia del Contralmirante Rawlings, que mandaba la Primera Escuadra de Línea) y *Valiant,* alcanzaban a la Flota Italiana ante Gaudo. En el primer encuentro resultó alcanzado el crucero *Pola,* en cuyo socorro el Almirante Jachino envió a sus gemelos *Zara* y *Fiume* mientras se retiraba hacia Taranto, con el *Vittorio Veneto,* también tocado. En torno al *Pola* se trabó un brevísimo combate nocturno en el que fueron hundidos los tres cruceros italianos. El *Warspite* hundió además al destructor *Vittorio Alfieri* que intentó contraatacar.

En abril del mismo año, los tres acorazados realizaron un ataque contra Trípoli.

El 27 de mayo fueron enviados a proteger la retirada de Creta, siendo objeto de fuertes bombardeos. Todos resultaron alcanzados y marcharon a Alejandría para una reparación provisional. El *Warspite,* cuyos daños eran mayores, siguió viaje por Suez, Singapur y Pearl Harbour; para reparar en Bremerton (Estados Unidos).

El 25 de noviembre, la Flota del Mediterráneo navegaba frente a Sollum, protegiendo a las fuerzas de tierra que combatían en El Alamein; cuando el submarino alemán *U-331,* mandado por el Teniente de Navío von Tiesenhausen, logró meterse entre la formación sin ser detectado. El *U-331* lanzó cuatro torpedos contra el *Queen Elizabeth,* pero un cambio en el orden de marcha hizo que el alcanzado fuera el *Barham.* Deslastrado por el lanzamiento, el submarino emergió, quedando tan cerca del *Valiant,* que éste no pudo atacarle con la artillería, ni embestirle. La mar estaba llena de náufragos, por lo que tampoco se pudieron lanzar cargas, y el *U-331* pudo escapar. Los destructores *Hotspur* y *Nizam* recogieron 500 supervivientes del acorazado, entre ellos al Vicealmirante Pridham-Wippell. Con el *Barham* se hundieron 859 hombres.

El *U-331* se alejó de allí sin saber el resultado de su ataque, y los alemanes no lo conocieron por el momento; en consecuencia, el Almirantazgo inglés no anunció la pérdida del buque hasta meses después (27 de enero de 1942).

El 19 de diciembre de 1941, un grupo de hombres-rana italianos, mandados por el Teniente de Navío Luigi Durand de la Penne, penetró en el puerto de Alejandría, colocando cargas explosivas bajo los cascos del *Queen Elizabeth* y del *Valiant.* A bordo de este último navío se encontraba como guardiamarina el futuro Duque de Edimburgo.

Los atacantes fueron apresados y avisaron que se avecinaba la voladura, a fin de evitar víctimas, pero no dieron más detalles, y no fue posible evitar las explosiones. Aunque ambos buques quedaron fuera de combate, se encontraban anclados sobre tan poco fondo, que el agua no alcanzó las cubiertas cuando sus cascos hundidos se posaron en él.

A fin de despistar a los servicios de información enemigos, se dieron fiestas a bordo de los acorazados como si nada hubiera ocurrido. Pero los buques inmovilizados eran un blanco demasiado fácil para la aviación, y tan pronto pudieron moverse, fueron alejados de allí. El *Valiant* estuvo con la Flota de Extremo Oriente hasta febrero de 1943, y el *Queen* marchó a Estados Unidos para completar la reparación, regresando a Gran Bretaña en junio de 1943.

El *Warspite,* ya reparado, se incorporó a la Flota de Extremo Oriente, y a las órdenes del Almirante Somerville, actuó contra los japoneses basado en Sidney y Colombo; hasta su regreso al Mediterráneo.

En julio de 1943 protegió el desembarco de Sicilia; en agosto, junto con los *Valiant, Nelson* y *Rodney,* participó en las operaciones del estrecho de Mesina. En septiembre, *Warspite* y *Valiant* atacaron Reggio, Catona y Salerno.

Acabadas las acciones en el Mediterráneo, pasaron otra vez al Pacífico, y el 19 de abril de 1944, el *Queen* y el *Valiant* bombardearon Sabang. El 17 de mayo el objetivo era Surabaya.

En el desembarco de Normandía, el 7 de junio de 1944, el *Warspite* y el *Malaya* cooperaron con el *Rodney* y el *Ramillies* en la protección del asalto a las playas *Gold, Sword* y *Juno,* machacando las baterías alemanas de El Havre. El *Malaya* dirigiendo su tiro con auxilio de su avión, destruyó todas las defensas de la isla de Cezembres, frente a Saint Malo.

El 16 de septiembre, el *Warspite* fue rozado por dos bombas alemanas teledirigidas, y alcanzado por una tercera, que inutilizó sus máquinas casi por completo. Con la ayuda de los equipos de socorro de varias unidades americanas, fue retirado del fuego, y llevado a reparar. Su actuación en apoyo del VI Ejército norteamericano fue muy elogiada por la precisión de su tiro.

Nuevamente reparado, el 1 de noviembre realizó el *Warspite* su última acción de guerra contra la isla de Walcheren.

En el Pacífico, el 26 de enero de 1945, la infantería de marina del *Queen* ocupó las islas de Cheduba. En los meses de abril y mayo, el *Queen* operó ante Rangún y Sumatra.

En la postguerra, los buques de este tipo, demasiado anticuados para conservarse, fueron vendidos como chatarra. El *Warspite,* el acorazado que ha participado en más combates a lo largo de treinta años de servicio y dos guerras mundiales, no llegó a ser desguazado. Cuando, totalmente desarmado, iba a remolque hacia el depósito de chatarra, rompió sus amarras en el curso de un temporal, perdiéndose totalmente el 23 de abril de 1947, contra las costas Cornwall.

30. BAYERN

Eslora: 180 m.=590 f.
Manga: 30 m.=98 f.
Calado: 9,4 m.=30,9 f.
Desplazamiento normal: 28.600 toneladas.
Desplazamiento a plena carga: 32.200 toneladas.
Potencia: 56.000 HP.
Hélices: 3.
Velocidad máxima: 22 nudos.
Blindaje cintura: 381 mm.=15".
Blindaje torres: 381 mm.=15".
Artillería: 8 cañones de 381 mm.=15", 45 calibres; 16 de 152 mm.=5,9"; 12 de 88 mm.=3,4"; 4 de 75 mm.=3".
Peso del cañón principal: 86.100 kg.
Peso del proyectil : 760 kg.
Tubos lanzatorpedos: 5.
Tripulación: 1.129 hombres.
Buques gemelos: *Baden, Wurttemberg, Sachsen.*

Diseñados como contrapartida de los británicos *Queen Elizabeth,* los buques de este tipo fueron los más potentes y mejor blindados que Alemania tuvo en la Primera Guerra Mundial, pero su vida fue breve y poco brillante.

BADEN Y BAYERN

El *Bayern* fue construido en Kiel, siendo botado el 18 de febrero de 1915 y completado el 18 de marzo de 1916. Aún se encontraba en período de pruebas el día de la batalla de Jutlandia, en la que no participó, realizando su primera misión de guerra el 18 de agosto del mismo año, en una incursión sobre Sunderland.

En octubre de 1917, formando parte del III Escuadrón de Batalla, tomó parte en los combates del golfo de Riga, que concluyeron con la ocupación de las islas de Moon, Oesel y Dago por las tropas del General von Kathen.

En un encuentro con la Flota rusa resultó hundido el viejo acorazado *Slava,* y averiado el *Grazdanin* (ex *Cesarevich).*

El 12 de octubre, mientras bombardeaba una playa, el *Bayern* tropezó con una mina y resultó gravemente dañado, aunque pudo regresar a Alemania por sus propios medios.

En abril de 1918 participó en una misión contra un convoy inglés que se

dirigía a Noruega, pero la operación hubo de suspenderse a consecuencia de una voladura en el crucero de batalla *Moltke*.

El último intento de salida de la "Hochseeflotte", en noviembre de 1918 acabó con el motín general de las tripulaciones.

El *Baden* se botó en Danzig el 30 de octubre de 1915, entregándose a la Flota el 19 de octubre de 1916, destinado a ser buque insignia.

En las condiciones del Armisticio, el *Bayern* encabezaba la lista de los acorazados alemanes que debían ser internados, pero no figuraba en ella el *Baden*.

El *Bayern* junto con otros ocho acorazados, cinco cruceros de batalla, siete cruceros ligeros y cuarenta y nueve destructores, salió de Alemania para dirigirse a la bahía de Rosyth en espera de ser internados en algún puerto inglés mientras se negociaba al Tratado de Paz.

Frente a la isla de May, la Flota alemana era esperada por una gran concentración naval enemiga mandada por el Almirante Beatty. Su misión era escoltarla hasta el puerto de destino. La integraban parte de la "Grand Fleet", una escuadra americana, y una división francesa, extendidas en dos filas de más de 14 millas de longitud. Entre ellas, penetró la Flota alemana a cuyo frente se situó el crucero *Cardiff* para guiarla hasta el Firth of Forth, y después a Scapa Flow, donde anclaron el 21 de noviembre de 1918.

Entre los buques que debían internarse y que no estaban aún en Scapa Flow, figuraba el crucero de batalla *Mackensen*, que no estaba terminado, y ante la imposibilidad de su entrega, fue sustituido por el *Baden*.

Según las cláusulas del Armisticio, los ingleses no podían subir a bordo de los buques alemanes, ni intervenir en asuntos de disciplina interna, y durante meses, mientras tenía lugar la Conferencia de París, se mantuvieron a la expectativa, vigilando los movimientos de las reducidas tripulaciones.

Mientras, los alemanes vivían pendientes de los acontecimientos. El 25 de marzo de 1919 fue nombrado Jefe del Almirantazgo el Almirante von Trotha, y en abril se constituyó la "Marina provisional del Reich", reduucida según los términos del Tratado a seis "predreadnoughts", seis cruceros pequeños, doce destructores y doce torpederos; con 15.000 hombres. Los buques internados, y muchos otros, debían entregarse a los vencedores; los que estaban aún en construcción serían demolidos.

Era evidente que todos los marinos alemanes deseaban hundir sus buques antes que entregarlos; pero no podían esperar que fuese el Jefe de la Flota quien diese tal orden, ya que von Trotha era miembro del Gobierno que había aceptado el Tratado.

El Almirante Reuter, Jefe de la flota internada, dio instrucciones a los Comandantes de todos sus buques para hundirlos si los ingleses intentaban apoderarse de ellos, y por último, el 21 de junio, transmitió desde el *Emden* la orden prevista.

En todos los buques se abrieron las válvulas y comenzó el hundimiento simultáneo. Las tripulaciones se alejaron de ellos en los botes, aclamándolos con los ¡Hurra! reglamentarios cuando desaparecían bajo las aguas.

Al comprender los ingleses lo que ocurría abrieron fuego sobre los botes, quizá para obligar a sus tripulantes a regresar a sus buques y contener el hundimiento. Resultaron muertos el Capitán de Corbeta Walter Schumann, del *Markgraaf*, y ocho tripulantes. Otros 1.860 tripulantes, con el Almirante Reuter, fueron hechos prisioneros.

Algunos marineros ingleses reaccionaron a tiempo para abordar el *Baden* y remolcarlo hasta varar en la playa. Igual ocurrió con los cruceros *Frankfurt, Emden* y *Nürnberg*.

La acción del Almirante Reuter fue muy discutida, pero mereció el respeto y la aprobación personal de todos los marinos del mundo. El gobierno inglés protestó ante el alemán, porque el hundimiento se había realizado violando el Armisticio, que no concluía hasta la puesta del sol del día 23.

En Francia se insinuó que los ingleses habían alejado deliberadamente su flota con el pretexto de hacer maniobras, para que los alemanes pudieran hundir sus buques. Se atribuyó a los ingleses el deseo de impedir el reparto de la Marina alemana, que hubiera fortalecido de modo considerable a las flotas aliadas, aminorando la superioridad de la "Royal Navy".

El *Baden* fue puesto a flote en el mes de julio, utilizándosele como blanco por la "Royal Navy" para prácticas de tiro. El 16 de agosto de 1921 fue hundido definitivamente frente a Portsmouth.

El *Bayern* fue puesto a flote en septiembre de 1934, y remolcado a Rosyth donde se desguazó.

WURTTEMBERG

Se botó en Hamburgo el 20 de junio de 1917. Un año antes de la fecha prevista para su entrega, se detuvo la construcción, y el 3 de noviembre de 1919 fue eliminado de la lista de buques de guerra. En 1921 fue vendido como chatarra, siendo desguazado.

SACHSEN

Botado en Kiel el 21 de noviembre de 1916. En la misma fecha que el anterior, fue dado de baja. Se desguazó en 1920.

31. AGINCOURT

Eslora: 205 m.=671'6".
Manga: 27 m.=89'.

Calado: 9 m.=27'.
Desplazamiento normal: 27.500 toneladas.
Desplazamiento a plena carga: 30.250 toneladas.
Potencia: 34.000 HP.
Combustible: 1.500 a 3.200 toneladas de carbón.
Hélices: 4.
Velocidad máxima: 22 nudos.
Blindaje cintura: 230 mm.=9".
Blindaje torres: 305 mm.=12".
Artillería: 14 cañones de 305 mm.=12", 45 calibres; 20 de 152 mm.=6", 50 calibres; 10 de 76 mm.=3".
Peso del cañón principal: 57.000 kg.
Peso de su proyectil: 385 kg.
Tubos lanzatorpedos: 3 de 21"
Tripulación: 1.115 hombres.

En 1913 Brasil encargó a la casa Armstrong & Whitworth la construcción de un acorazado que debería ser el mayor y más poderoso del mundo, equipado con siete torres dobles y con la mayor batería antitorpedera de la época. Su nombre sería *Río de Janeiro*.

El buque comenzó a construirse en Ellswick, y ya estaba casi acabado cuando un nuevo gobierno brasileño manifestó que no deseaba adquirirle. El Almirante Alexandrino Faria de Alencar, Ministro de Marina de Brasil, explicó que el gran acorazado no armonizaba con la organización de la Flota que estaba preparando.

Puesto en venta, se realizaron gestiones para adquirirle por los gobiernos griego y turco, y por último, el Almirante inglés A. H. Limpus, asesor naval de Turquía y encargado de la reorganización de la Flota de este país, formalizó la operación de compra, que se estipuló en 2.725.000 £. Para completar esta cantidad, en Turquía se organizó una suscripción popular, que fue acogida con gran entusiasmo. El buque tomó el nombre de *Birindji Osman* (Sultán Osmán I), y su entrega quedó prevista para julio de 1915.

La situación internacional producida con motivo del atentado de Sarajevo, causó en Inglaterra recelos hacia Turquía, cuyo gobierno era considerado favorable a los Imperios Centrales. El 3 de agosto de 1914, Turquía hizo una declaración de neutralidad, pero movilizó su ejército; y el día 5 cerró los Estrechos, autorizando sólo el paso de mercantes. El 12, Turquía dio refugio a los cruceros alemanes *Goeben* y *Breslau*, perseguidos por la Flota inglesa. A las reclamaciones británicas, el gobierno turco contestó que había comprado ambos buques, cosa que no hizo realmente hasta 1918.

Para el gobierno británico, la enemistad de Turquía estaba fuera de duda,

y procedió al incautamiento del *Osman*, preventivamente ocupado por soldados ingleses desde el día 2. El Comandante turco, Capitán de Navío Raouf Bey, y la dotación que a su mando debía tripular el acorazado, embarcaron en el *Neshid Pasha*, el mismo transporte que los había llevado a Inglaterra, y volvieron a su país como pasajeros.

El *Birindji Osman* pasó a llamarse *Agincourt*, pero inmediatamente recibió también su apodo humorístico: de "Gin Court", salió "Gin Palace", y por este nombre (Palacio Ginebra), fue conocido en la "Royal Navy". Tomó su mando el Capitán de Navío Douglas Romilly Lothian Nicholson, y el 6 de agosto, en la base de Scapa Flow, se incorporó a la IV Escuadra de Acorazados de la "Grand Fleet". Para mejorar su rendimiento y disminuir el peligro de incendios, se le hicieron varias modificaciones, las más destacadas de las cuales fueron la supresión de la cubierta de botes elevada, y algunos cambios en el mástil trípode y el puente. El desusado número de sus torres obligó a crear una denominación especial para ellas, que se llamaron A, B, P, Q, X, Y, Z; pero sobre esta nomenclatura oficial prevaleció la de los nombres de los siete días de la semana, que les dieron los marineros. En las pruebas, el buque resultó ser buena plataforma artillera, y muy maniobrero, aunque su gran eslora dificultaba sus evoluciones en escuadra, para las que necesitaba más espacio que sus compañeros. Tuvo fama de ser el buque más confortable para la tripulación; en cuanto a los alojamientos de los oficiales, los camarotes individuales preparados según los deseos turcos, parecieron a los ingleses cabinas de lujo de un "liner".

En 1916 pasó a la I Escuadra de Acorazados, y bajo el mando del Capitán de Navío Doughty participó en la batalla de Jutlandia, encuadrado en la Sexta División, junto con el *Marlborough*, el *Revenge* y el *Hercules*. Esta División, cuyos componentes eran todos distintos, quedó al final de la línea, pero participó activamente en la lucha. El *Agincourt* disparó 144 proyectiles de 12'' y 111 de 6'', y no recibió ningún impacto ni tuvo heridos.

En 1917 fue trasladado a la II Escuadra, y desde el final de la guerra hasta 1921 pasó a la Reserva. En 1921 volvió al servicio activo realizando pruebas en Rosyth.

Como consecuencia del Tratado de Londres, fue desguazado en 1922.

Ha sido el acorazado con mayor número de torres y de piezas de grueso calibre de cuantos han existido, y el único que ha pertenecido a tres países distintos en el término de un año.

32. OKTIABRISKAYA REVOLUTSIA ex-GANGUT

Eslora: 188,7 m.=619 1/2 f.
Manga: 26,5 m.=87 f.
Calado: 8,4 m.=27 f.
Desplazamiento normal: 23.000 toneladas.
Desplazamiento a plena carga: 26.000 toneladas.
Potencia: 42.000 HP.
Hélices: 4.
Velocidad máxima: 23 nudos.
Autonomía: 4.000 millas a 16 nudos; 900 millas a 23 nudos.
Blindaje cintura: 230 mm.
Blindaje torres: 305 mm.
Artillería: 12 cañones de 305 mm.=12'', 52 calibres; 16 de 120 mm.=4''7, 50 calibres; 6 de 75 mm.=3'', 30 calibres.
Ametralladoras antiaéreas: 8.
Peso del cañón principal: 68.000 kg.
Peso del proyectil: 323 kg.
Tubos lanzatorpedos: 4 de 457 mm.=18''.
Tripulación: 1.275 hombres.
Buques gemelos: *Petropavlovsk, Poltava, Sevastopol.*

Tras la guerra de 1905 contra Japón, la Flota rusa había quedado deshecha. Para rehacerla el Almirante Grigorovich proyectó un gran plan de reconstrucción del poder naval, en el que las unidades principales eran cuatro "dreadnoughts" para el Báltico (tipo "Gangut"), y cuatro más para el mar Negro (tipo "Imperator").

En 1909 se pusieron las quillas de los "Gangut" en los astilleros de San Petersburgo, realizándose la construcción bajo la supervisión de la sociedad inglesa John Brown & Co.

El 29 de junio de 1911 se botó el *Sevastopol*. El Almirante Essen, que había mandado otro *Sevastopol* en Port Arthur, entregó al buque una bandera regalada por la ciudad cuyo nombre llevaba (*).

El 9 de septiembre se lanzaba al *Petropavlovsk;* el 7 de octubre al *Gangut*, y el 10 de junio de 1912, al *Poltava*.

Al empezar la Primera Guerra Mundial no estaban aún en servicio, y esto facilitó a la Flota alemana el dominio del Báltico.

El 9 de junio de 1915, el *Gangut* realizó su primera misión en el golfo de Riga; y el 27 de agosto actuó en apoyo de las unidades que establecían campos de minas. La misma operación se repitió los días 11 y 12 de noviembre, y 5 a 6 de diciembre por el *Gangut* y el *Petrapavlovsk*.

Al estallar la Revolución, mandaba la Flota del Báltico el Almirante Nepenin, que fue asesinado por los tripulantes. La mayoría de los amotinados pertenecían al *Petropavlovsk*, y tras adueñarse de la Flota y de la ciudadela de Kronstadt, constituyeron un soviet, encabezado por los marineros Kostroma, Gusev, Karkagin y Jakov. El 6 de marzo de 1917 se nombró Jefe de la Flota al Vicealmirante Maximov, que fue luego sustituido por el Contralmirante Verderevski, y después por el Almirante Rasvozov.

En julio de 1917, el soviet de Kronstadt se opuso a Kerensky, y constituyó la República Soviética. El crucero *Aurora* contribuyó eficazmente a la toma del Palacio de Invierno de Petrogrado, y al triunfo de la Revolución.

La encarnizadísima guerra civil que siguió a estos hechos, se desarrollaba en tierra exclusivamente, y como los marineros eran tropas entrenadas y políticamente seguras, el 29 de enero de 1918, Trostky desmovilizó la Flota, formando con las tripulaciones unidades de choque de infantería.

Mientras tanto, la guerra había acabado en Europa, y los Aliados decidieron intervenir en la contienda rusa. El 23 de diciembre de 1917, los representantes de Francia e Inglaterra habían suscrito un acuerdo para repartirse las zonas de influencia en Rusia. Francia se reservó Besarabia, Ucrania y Crimea, en cuyas minas estaba interesada; Inglaterra actuaría en el Don, el Kubán, el Cáucaso, Armenia y Kurdistán, zonas de gran interés petrolífero, y en el Báltico y el Artico.

En consecuencia, ambos países comenzaron a ayudar a los generales contrarrevolucionarios que luchaban contra los soviets. En 1919, una Flota inglesa mandada por el Almirante Sir Walter Cowan costeó el Báltico apoyando al General Judenich, que marchaba sobre Petrogrado (antes San Petersburgo y después Leningrado). La Flota rusa del Báltico, con sus tripulaciones reducidas al mínimo, permanecía en Kronstadt. El 18 de agosto, antes de amanecer, los hidroaviones ingleses lanzaron unas 200 bombas sobre la base. Los buques que estaban en condiciones de hacerlo, levaron anclas y se pusieron en marcha para esquivar el ataque, aproximándose así a una flotilla de lanchas torpederas inglesas, que se había acercado aprovechando la confusión, y que era la encargada de realizar el ataque principal.

A 25 nudos, las "Thornycrofts MTB", se lanzaron al ataque. La *S-88*, del Alférez de Navío Steele, torpedeó a los acorazados *Petropavlovsk* y *Andrei Pervoznni*. Este último también fue alcanzado por otra lancha, y comenzó a arder. Los tripulantes del *Petropavlovsk* lograron varar su buque en poco fondo, y abrieron fuego de ametralladora contra las lanchas, destruyendo tres.

(*) Se ha respetado la ortografía rusa en el nombre de este buque ("Sevastopol"), tal como hacen todos los anuarios navales. En cambio, la ciudad homónima aparece repetidas veces como Sebastopol, del modo en que habitualmente se escribe en los países de alfabeto latino, pese a ser transcripción incorrecta.

Los ingleses atacaron los días siguientes el Fuerte Krasnaya Gorka, situado frente a Kronstadt, contra el que el monitor *Erebus* estuvo disparando sus piezas de 381 mm. durante cuatro días infructuosamente.

En septiembre de 1919, la Flota inglesa se retiró de la zona de operaciones, y los marineros de Kronstadt derrotaron a Judenich. El *Petropavlovsk* fue puesto a flote rápidamente y se iniciaron sus reparaciones, que duraron hasta 1921.

En 1920 el *Poltava* tomó el nombre del dirigente comunista *Mikhail Frunze*.

El 23 de febrero de 1921 las tripulaciones de *Petropavlovsk* y del *Gangut*, al mando del coronel Koslovsky, sublevaron Kronstadt contra el gobierno central, pidiendo elecciones libres y libertad de prensa; e iniciando un movimiento anarquista de ideología confusa, opuesto al bolchevismo pero favorable a los soviets. El 7 de marzo, las tropas de Tukachesky iniciaron el ataque a Kronstadt, pero los amotinados combatieron heroicamente sin que los asaltantes pudieran tomar la fortaleza hasta el día 17, aunque llegaron a tiempo de impedir que los marineros volasen la Escuadra.

En abril de 1922, Alemania y la U.R.S.S. hicieron un Tratado en el que se incluían cláusulas referentes a suministro de materiales y ayuda técnica naval.

El mismo año un incendio a bordo del *Mikhail Frunze* causó la destrucción del buque, que quedó hundido en el Neva. Puesto a flote y remolcado a Leningrado, se empleó hasta 1942 como almacén de repuestos.

Hasta 1924, el *Petropavlovsk* y el *Sevastopol*, a menudo confundidos por los informadores, eran los únicos acorazados modernos que a veces se veían participando en maniobras en el Báltico, cuya Flota se iba reconstruyendo lentamente. En este año se inició un nuevo programa de construcciones y reformas navales; y en las maniobras de julio de 1927 se evidenció que la Flota Soviética del Báltico era ya más potente que todas las demás armadas de este mar unidas.

En 1928 se cambiaron los nombres de estos buques. El *Gangut* pasó a llamarse *Oktiabriskaya Revolutsia* (Revolución de Octubre); el *Petropavlovsk* se llamó *Marat*, y el *Sevastopol*, *Pariskaya Komunna* (Comuna de París).

Mientras tanto, en el mar Negro desde el final de la guerra civil, la Escuadra Rusa había dejado de existir. Pero en enero de 1930, el *Pariskaya Komunna* y el *Profintern* cruzaron los estrechos, y quedaron basados en Sebastopol. La alarma internacional fue enorme; Grecia comenzó a comprar barcos, Turquía puso en servicio el *Yavuz* (ex *Goeben*), y Rumanía proyectó construir una base en Constanza.

Entre 1931 y 1934 fueron nuevamente modernizados el *Otiabriskaya Revolutsia* y el *Marat*, cambiándoles la dirección de tiro, las calderas, y las chimeneas, cuyo diseño varió totalmente; se les puso proa lanzada, y unas grúas de gran tamaño destinadas a maniobrar hidroaviones no catapultables y lanchas torpederas.

También el *Pariskaya* fue modernizado entre 1936 y 1939. En mayo de 1937 el *Marat* participó en la revista naval celebrada en Spithead con motivo de la coronación de Jorge VI.

Durante la guerra contra Finlandia, el *Oktiabriskaya* bombardeó Saarenpä el 12 de diciembre de 1939 y el 2 de enero de 1940; mientras el *Marat* realizaba idénticas misiones sobre el mismo objetivo los días 19 y 24 de diciembre.

Tras la incorporación a la U.R.S.S. de los Estados Bálticos, comenzó a habilitarse una base naval en Tallinn, más inmediata al Báltico que la de Kronstadt, y en julio de 1940 pasaron a ella los dos acorazados. Sin embargo, la base no estaba aún suficientemente dotada ni protegida, y ante el peligro de una guerra con Alemania el Almirante Vladimir Filipovich Tributs, que mandaba la Flota del Báltico, prefirió volver a Kronstadt. Su previsión resultó acertada, y el día 21 de junio, coincidiendo con la llegada del *Marat* a la vieja base de la isla Kotlin, comenzaba para la U.R.S.S. la Segunda Guerra Mundial.

El rápido avance alemán obligó a replegarse hacia el mismo lugar a cuantos buques soviéticos se encontraban en el Báltico; el 29 de junio los navíos que se encontraban en Riga se retiraron hacia Tallinn bajo la protección del crucero *Kirov*, en el que izaba su insignia el Vicealmlrante Drodz; y el 27 de agosto, toda la Flota, bajo el mando del Almirante Tributs, cubría la retirada de un convoy de 190 buques, desde Tallinn a Leningrado. El convoy encontró muchos campos de minas sembrados por la aviación alemana, y soportó además intensos ataques aéreos, sufriendo muchas bajas.

El 30 de agosto las tropas alemanas alcanzaban el Neva, y el Almirante Kuznetsov, Comisario de la Marina, transmitía a Kronstadt la orden de destruir la Flota para impedir su captura, si ésta resultaba inevitable. Se habían concentrado en Krostadt, además de los dos acorazados, dos cruceros, trece destructores, doce cañoneros, sesenta y ocho dragaminas, cuarenta y dos submarinos y treinta y ocho lanchas torpederas. Aunque casi todos los buques eran viejos, era una armada considerable la que se encontraba encerrada en el último rincón del largo pasillo del golfo de Finlandia, atrapada por los enemigos que ocupaban las orillas, y bloqueada por los campos de minas. Por si los barcos rusos intentaban la salida a todo riesgo, a fin de alcanzar Suecia y hacerse internar, Hitler destacó en Aaland a los acorazados *Tirpitz y Admiral Scheer*, con los cruceros *Nürnberg. Köln, Emden y Leipzig*, dispuestos a cerrarles el paso, o a exigir de Suecia la entrega de las unidades que lograran alcanzar sus puertos.

Sin embargo, la Flota Roja del Báltico no intentó forzar el bloqueo, y se desplegó ante Kronstadt, contribuyendo con su artillería a la defensa de Leningrado. Una vez más, las tripulaciones formaron batallones de infantería, quedando a bordo sólo el personal de máquinas y los artilleros.

El 10 de septiembre, el fuego de la Escuadra contenía a los alemanes en Payula, mientras las tripulaciones, al mando directo del Mariscal Vorochilov, luchaban en Koltselevo. El día 13, la artillería pesada alemana comenzó a bombardear Kronstadt, mientras el *Oktiabriskaya* atacaba las posiciones alemanas de Peterhof. El 18, los alemanes intentaron un ataque masivo con el que esperaban acabar con la resistencia de Leningrado, pero la artillería de la Fortaleza, unidad a la de los buques contuvo este ataque, y el frente quedó establecido para muchos meses.

Los alemanes comprendieron la importancia de la Base y de la Flota, y concentraron entonces su fuego sobre ellas. El día 16, el *Marat* ya había sido alcanzado por artillería; pero los ataques fuertes comenzaron el 21. En ese día, 180 bombarderos atacaron a la Flota; el *Oktiabriskaya*, que llevaba la insignia del Vicealmirante Mikhail Moskalenko, y estaba cañoneando Ligovo, fue alcanzado a proa por tres bombas. Tuvo que ser remolcado hasta la base y sometido a reparaciones que duraron hasta noviembre del año siguiente. El día 22, a las 08,00, el *Marat* y el *Kirov* comenzaron un largo duelo artillero con las baterías alemanas; pero el 23, un nuevo ataque aéreo causó varios impactos directos en el *Marat*, que quedó partido en dos, cortado por la primera chimenea. En la explosión pereció su Comandante, Capitán de Navío Ivanov, junto con unos 200 marineros; pero el buque no se perdió a pesar de los daños sufridos. Aunque no volvió a navegar, tres de sus torres quedaron útiles y a los pocos días volvían a machacar las posiciones alemanas de Peterhof.

Durante el invierno, la aviación no atacó, pero la artillería lo hizo constantemente. El 4 de abril de 1942, mientras los buques se encontraban aún inmovilizados por los hielos, soportaron el bombardeo aéreo más fuerte de la guerra, en el que sin embargo no sufrieron daños graves.

En septiembre de 1943, el ejército soviético comenzó a presionar sobre el frente de Leningrado, y se reanudaron las actividades de la Flota. A partir del 5 de noviembre, los buques transportaron al II Ejército a Oranienbaum, preparando la ofensiva que desde allí comenzó el 14 de enero de 1944, con el apoyo artillero de la Flota. El día 19,

incluso los dos acorazados cesaron el fuego, porque el frente estaba ya fuera de su alcance.

Para la Flota del mar Negro, basada en Sebastopol, la lucha comenzó a las 03,15 del 22 de junio de 1941 con un bombardeo aéreo realizado antes de conocerse oficialmente la declaración de guerra. El *Pariskaya* no sufrió daños, y en los meses siguientes apoyó con su artillería al ejército de tierra. El 31 de diciembre de 1941 actuó ante Sebastopol, y los días 26 y 28 de febrero y 21 y 22 de marzo de 1942 en apoyo de las fuerzas sitiadas en la península de Kerch. Cuando el 1 de julio de 1942 los alemanes asaltaron Sebastopol, sitiada desde noviembre, la Flota del mar Negro logró evacuar a la guarnición y a gran número de personal civil. Por entonces, el *Pariskaya* volvió a llamarse *Sevastopol,* como la ciudad por la que estaba luchando. Contribuyó después a la recuperación de Novorossvysk, Kherson, Odessa y Sebastopol.

Acabada la guerra, el *Oktiabriskaya Revolutsia,* también recuperó su antiguo nombre y volvió a llamarse *Gangut;* el *Marat* se remolcó a Leningrado y comenzó a desguazarse, completándose su destrucción en 1953.

El *Gangut* actuó como buque escuela desde 1954 hasta su retiro en 1956; este mismo año también se dio de baja al *Sevastopol,* y ambos pasaron a desguace.

33. TENNESSEE

Eslora: 190,19 m.
Manga: 32,9 m.
Calado: 9,3 m.
Desplazamiento: 32.300 toneladas.
Potencia: 30.000 HP.
Hélices: 4.
Velocidad: 21 nudos.
Blindaje cintura: 355 mm.=14".
Blindaje torres: 450 mm.=18".
Artillería: 12 cañones de 355 mm.=14", 50 calibres; 12 de 127 mm.=5", 51 calibres; 8 de 127 A. A.; 4 ametralladoras de 57 mm.; 11 de 40 mm.
Tubos lanzatorpedos: 2.
Tres hidroaviones Curtiss SOC-1 "Seagull".
Tripulación: 1.407 hombres.
Buque gemelo: *California.*

Botados en 1919. El 7 de diciembre de 1941 estaban ambos fondeados en Pearl Harbour, cuando tuvo lugar el ataque japonés.

El *Tennessee* fue alcanzado por dos bombas grandes; una cayó sobre la torre 3 y la otra sobre el cañón central de la torre 2, que quedó destruido. Además, el *Tennessee* se encontraba a proa del *Arizona* y se le propagó el fuego de éste. La instalación eléctrica ardió totalmente. Mientras tanto, el *West Virginia,* que estaba a su costado de babor, se hundió, aprisionándole contra un muelle de cemento. Para libertarle, hubo que dinamitar el dique. Las reparaciones duraron dos meses.

El *California* sufrió dos impactos de torpedo y uno de bomba. Durante tres días fue hundiéndose lentamente, hasta que su popa tocó fondo. Se procedió en seguida a su recuperación, instalándose grúas flotantes junto a su casco y aligerándole de todos los pesos posibles.

Luego se achicó el agua, y se vaciaron los tanques de petróleo.

Puesto a flote, se encontraron a bordo cuarenta y ocho cadáveres. Hasta el 9 de abril no estuvo en condiciones de entrar en dique seco, donde se concluyó su reparación.

En el Combate del mar del Coral, el 7 de mayo de 1942, los japoneses se atribuyeron el hundimiento de un acorazado tipo *California,* pero ninguno de los dos había participado en la acción.

Puestos en servicio, fueron destinados junto con otros acorazados antiguos a proteger y preparar desembarcos, bombardeando previamente las islas enemigas. La primera operación de este tipo, fue en mayo de 1943, en Kiska (Aleutianas); en ella participó el *Tennessee* junto con los *Pennsylvania, Mississippi, New Mexico, Idaho* y *Nevada.*

En noviembre y diciembre del mismo año, *Tennessee, Pennsylvania, Colorado, Maryland, Mississippi, Idaho* y *New Mexico,* apoyaron los desembarcos de Tarawa y Makin (islas Gilbert).

Del 29 de enero al 8 de febrero de 1944, los mismos buques atacaron Kwajalein; del 11 de febrero al 2 de marzo, el objetivo fue Eniwetok. Los meses de junio a septiembre protegieron desembarcos en Saipan, Guam y Tiniam.

El 6 de septiembre, el *Tennessee* y el *Pennsylvania,* actúan en las Palaos.

El 20 de octubre de 1944 entraron en el golfo de Leyte, dando comienzo a las operaciones que culminaron en el combate nocturno del estrecho de Surigao, el 25 del mismo mes. En esta ocasión, el *Tennessee,* con el *California* y los *West Virginia, Maryland* y *Mississippi,* formaban la línea de batalla del Contralmirante Weiler. Era la undécima operación en que intervenía el *Tennessee,* que hizo en ella sesenta y nueve disparos. El *California* hizo sesenta y tres. Los fuegos de estos acorazados y el del *West Virginia* fueron los más eficaces, pues eran los únicos equipados con un nuevo modelo de radar, muy superior al de los demás. En la acción, que fue la última librada entre acorazados, resultó hundido el acorazado *Yamashiro,* insignia del Almirante Nishimura.

El mes de diciembre lo pasaron ambos acorazados en Puget Sound, sometidos a reperaciones. De nuevo en activo, el 6 de enero de 1945, el *California* derribó a un "kamikaze". Del 19 de febrero al 16 de marzo, atacaron Iwo Jima; del 1 de abril al 30 de junio, Okinawa. El 12 de abril, el *Tennessee* fue alcanzado por un "kamikaze" que le causó daños graves.

Hasta el final de la guerra operaron en el mar de China, y en diciembre de 1945 pasaron a la Reserva.

En 1959 fueron desguazados.

34. NAGATO

Eslora: 213,3 m.
Manga: 28,9 m.
Calado: 9,1 m.
Desplazamiento normal: 32.720 toneladas.
Desplazamiento a plena carga: 34.116 toneladas.
Potencia: 80.000 HP.
Hélices: 4.
Velocidad: 23 nudos.
Blindaje cintura: 330 mm.=13".
Blindaje torres: 356 mm.=14".
Artillería: 8 cañones de 406 mm.=16", 45 calibres; 20 de 140 mm.=10,5", 50 calibres; 8 de 127 mm.=5"; 7 ametralladoras.
Tubos lanzatorpedos: 8 de 533 mm.=21".
3 hidroaviones Kawanishi E7K-1 (Tipo 94).
Tripulación: 1.340 hombres.
Buque gemelo: *Mutsu.*

Botado en 1917 y modernizado en 1925 y 1936. Fue el primer acorazado que montó piezas de 16".

El 2 de diciembre de 1941, el Almirante Isoroku Yamamoto, desde su buque insignia, el *Nagato,* anclado en en la base naval de Kure, transmitió el mensaje en clave que desencadenó el ataque a Pearl Harbour y la guerra del Pacífico: "Niitaka yama nobore" (Subid al monte Niitaka).

Durante la guerra, el *Nagato* y el *Mutsu* formaron la Primera División de Acorazados, siguiendo el primero de buque insignia hasta la aparición del *Yamato.* En junio de 1942 participaron en las operaciones de las islas Midway.

El 8 de junio de 1943 resultó hundido el *Mutsu* a consecuencia de una explosión interna ocurrida mientras estaba fondeado frente a Hashira Jima, en el mar Interior. Hubo 1.222 muertos.

El *Nagato* participó en varias acciones, entre ellas en la batalla del golfo de Leyte, donde fue alcanzado por los aviones del *Gambier Bay.*

Después de la rendición del Japón, el *Nagato,* muy averiado por los ataques aéreos, fue llevado por los americanos, junto con muchos otros buques de atolón de Bikini, para servir de blanco en experiencias atómicas. Bombardeado el 1 y el 25 de julio de 1946, fue hundido el 29 de noviembre del mismo año.

Ha sido el primer y único acorazado hundido por explosión nuclear.

35. ESPAÑA

Eslora: 139,9 m.=439 f.
Manga: 24 m.=78 f.
Calado: 8,4 m.=26 f.
Desplazamiento standard: 15.700 toneladas.
Desplazamiento a plena carga: 16.400 toneladas.
Potencia: 15.500 HP.
Combustible: 1.850 toneladas.
Hélices: 4.
Velocidad: 19,5 nudos.
Radio de acción 2.500 millas a 10 nudos; 1.500 millas a 16 nudos.
Blindaje cintura: 200 mm.=8".
Blindaje torres: 200 mm.=8".
Artillería: 8 cañones de 305 mm.=12", 50 calibres; 20 de 101 mm.=4", 50 calibres; 2 de 75 mm. 4 de 47 A. A.; 2 ametralladoras Maxims de 47 mm.
Peso del cañón: 64.000 kg.
Peso del proyectil: 385 kg.
Tubos lanzatorpedos: 3 de 457 mm.=18".
Tripulación: 854-1.100 hombres.
Buques gemelos: *Alfonso XIII* y *Jaime I*.

Construidos en Ferrol por la casa Vickers & Elswick, con obreros españoles.

Fueron los "dreadnoughts" más pequeños del mundo. Su armamento era igual al de los *Michigan* y su velocidad algo mayor, pero el blindaje, característica fundamental en un acorazado, era el más débil entre sus compañeros. Ante cualquiera de ellos, los *España* hubieran luchado en franca inferioridad.

Se puso la quilla del *España* el 9 de febrero de 1909 en El Ferrol, botándose el 5 de febrero de 1912. Fue su madrina la Reina Victoria Eugenia.

En 1913 efectuó sus pruebas y fue incorporado a la Armada.

El 11 de octubre de 1920 recogió en Algeciras al Infante don Fernando, que iba a representar oficialmente al Rey en los actos conmemorativos del descubrimiento del estrecho de Magallanes, y al mando del Capitán de Navío don Eugenio Montero, se dirigió hacia América. El 28 del mismo mes llegó a San Juan de Puerto Rico, el 2 de noviembre pasó el canal de Panamá, y el 25 entró en Valparaíso, donde estuvo hasta el 3 de diciembre. Se dirigió luego al S., llegando hasta Punta Arenas, dentro del estrecho de Magallanes.

Ya de regreso, el 8 de enero varó en un bajo de las Chiloé, frente a Puerto Montt; puesto pronto a flote, se repararon las averías en Talcahuaco, y durante unos meses recorrió las costas del Pacífico en visita de amistad. El 8 de agosto entraba de nuevo en el Atlántico por Panamá, fondeando en Colón, y el 4 de septiembre acababa su viaje en el puerto de Cartagena.

Pasó a continuación a operar en la costa de Marruecos, y los días 16 y 18 de septiembre bombardeó las posiciones enemigas próximas a Melilla.

En 1922 pasó a formar parte de la Escuadra de Instrucción, y en agosto de 1923 volvió en Marruecos, bombardeando la zona de Alhucemas. El 26 de este mes, en viaje de Málaga a Melilla, embarrancó en Cabo Tres Forcas. Se iniciaron trabajos de salvamento, pero el 19 de noviembre de 1924, un temporal violentísimo causó destrozos irreparables en el casco, y el buque se perdió totalmente.

ESPAÑA (ex-ALFONSO XIII)

Puesta quilla en febrero de 1910, fue botado el 7 de mayo de 1913 siendo su madrina la Infanta Isabel. Se le puso el nombre del monarca reinante.

El 9 de julio de 1920 zarpó hacia América, para realizar una visita de cortesía a Cuba, Puerto Rico y Estados Unidos. Era la primera visita de esta índole desde la guerra de Cuba.

El 4 de octubre del mismo año entraba en Algeciras de regreso del viaje.

En abril de 1921 fue a Lisboa, para representar a España en el homenaje al Soldado Desconocido.

En agosto de 1921 estuvo en Melilla, El Arbaa Nador y Ras Quiviana.

En noviembre de 1923, fue a Italia junto con el *Jaime I*.

En septiembre de 1925 realizó operaciones de apoyo en el desembarco de Alhucemas.

En abril de 1931, al comienzo de la República, su nombre se cambió por el de *España*, que había llevado el primer buque de la serie.

En mayo de 1935, el Ministro de Marina presentó a las Cortes un programa en que se incluía la reforma y modernización de los dos acorazados y que debía realizarse en el plazo de dos años.

En julio de 1936, el *España*, que no navegaba desde hacía casi cinco años, estaba en el Arsenal de El Ferrol, pendiente de desguace, y convertido en cuartel. Ejercía su mando accidentalmente el Capitán de Corbeta don Gabriel Antón.

El día 19, el Jefe de Estado Mayor del Departamento, Capitán de Navío don Manuel Vierna, organizó la ocupación de la base, alzándose contra el gobierno de la República. En las operaciones previstas debían cooperar tres compañías de desembarco del *España*.

Al día siguiente, a las 16,00, la columna de desembarco bajó a tierra, pero se amotinó contra sus jefes, bajo la dirección del Oficial Tercero de Artillería Mouriño. Resultaron muertos el Comandante del buque y otros tres oficiales. A continuación, los tripulantes volvieron a bordo, y desde allí abrieron fuego contra las tropas nacionalistas que avanzaban por el muelle, impidiendo la ocupación de la Base. Horas más tarde, Mouriño con unos sesenta marineros, intentó a su vez ocupar la entrada del Arsenal; pero en el encuentro con sus defensores resultó muerto, y sus hombres se retiraron al acorazado.

En el transcurso del día 21, las fuerzas sublevadas ocuparon la población y el Arsenal; y al amanecer del 22, el *España* era el único buque cuya tripulación era partidaria de la República. Pero la situación no se podía prolongar, porque a bordo no había provisiones ni munición para la artillería, y cuando el Capitán de Navío don Francisco Moreno Fernández intimó la rendición, los 600 marineros se entregaron.

Incorporado a la Flota Nacional, izó en él su insignia de Jefe de División el mismo Comandante Moreno, y pese a las considerables deficiencias y averías, el *España* comenzó a actuar el 12 de agosto, junto con el crucero *Almirante Cervera* y el destructor *Velasco*. Participó en las operaciones del Estrecho y del Cantábrico, realizando bombardeos en Fuenterrabía y San Sebastián. El 31 de agosto, frente a Cabo Mayor fue alcanzado por un torpedo lanzado por el submarino republicano *C-4*, pero el artefacto no hizo explosión.

En la mañana del 30 de abril de 1937, mandado por el Capitán de Navío don Joaquín López Cortijo patrullaba a la entrada de Santander junto con el *Velasco*, cuando fue avistado el mercante inglés *Knitsley*, que se aproximaba rápidamente a tierra burlando el bloqueo. Para impedir que se pusiese al amparo de las baterías de costa, el *España* fue hacia él metiéndose en un campo de minas, una de las cuales causó su voladura. La explosión se atribuyó también a una bomba de aviación o a un torpedo submarino, pero ambas hipótesis han sido descartadas.

A riesgo de volar también, el *Velasco* procedió al salvamento de la tripulación, que se realizó con sólo cinco bajas.

En octubre de 1964 salió a subasta la venta de los derechos para la extracción de sus restos.

JAIME I

Fue botado en 1914, entrando en servicio en 1921.

El 28 de septiembre de 1922, salió hacia Turquía, que estaba en plena revolución, con la misión de proteger los intereses españoles en aquel país. Llegó a Stambul el 27 de octubre y permaneció varios meses en aquellas aguas.

El 13 de marzo de 1923 tuvo un abordaje con el vapor italiano *Graz* y marchó a reparar averías a Pola, en el Adriático. El 31 de agosto regresó a España, fondeando en Cartagena.

Como buque insignia de la Escuadra, salió para Italia en noviembre del mismo año, conduciendo a los Reyes de España y al Presidente del Consejo de Ministros, General Primo de Rivera.

En julio de 1924, como buque insignia del Infante don Fernando de Baviera, dio escolta a los acorazados italianos en visita oficial con los Reyes de su país.

En 1925 participó como buque insignia en las operaciones de desembarco en Alhucemas.

En 1927 llevó a la Familia Real en viaje por las costas del Norte y Noroeste, y después a Marruecos.

El 25 de septiembre de 1933 recogió en Menton los restos del novelista Blasco Ibáñez, fallecido en esta ciudad francesa, trasladándolos a Valencia, donde llegó dos días después.

En 1934, contribuyó a la dominación de la Revolución de Asturias. El 19 de julio de 1936 anclaba en Vigo procedente de Santander, para carbonear y recibía órdenes del gobierno de dirigirse a Cádiz.

El Capitán de Corbeta don Carlos Aguilar Tablada pidió al Comandante del acorazado, Capitán de Navío don Joaquín García del Valle, que el buque se uniese al Movimiento. El Comandante no tomó ninguna decisión y en la madrugada del 20, el *Jaime I* se hizo a la mar.

A mediodía del 21, a la altura del Cabo Mondego hubo un violento combate en el puente, entre oficiales y marineros, que terminó con la victoria de estos últimos.

La tripulación transmitió este radio informando de lo ocurrido:

"Marinería a Ministro de Marina: Hemos tenido seria resistencia con jefes y oficiales en servicio, venciéndoles violentamente. Resultaron muertos un Capitán de Corbeta y un Teniente de Navío; heridos graves, ocho cabos, un Teniente de Navío, un Alférez, un cabo artillero y dos marineros. Rogamos urgentes instrucciones sobre cadáveres."

Poco después llegaba la contestación: "Ministro de Marina a tripulación *Jaime I:* Con solemnidad respetuosa echen mar cadáveres. Díganme posición barco."

Al día siguiente el *Jaime I* estaba a la vista de Tánger, donde un hidroavión nacional le lanzó dos bombas que fallaron.

En los días siguientes varios buques más, adictos a la República se reunieron en Tánger, de donde salieron después a instancias de la Comisión de la Zona Internacional.

Un periodista francés comentaba por entonces:

"La situación de esta flota es paradójica. El Estado Mayor está prisionero de las tripulaciones y debe ser considerado como en estado de rebelión, mientras que las tripulaciones, en rebelión contra sus oficiales, deben ser consideradas representantes del Gobierno legal español."

El *Jaime I* bombardeó La Línea el 22, junto con el *Libertad* y el *Cervantes,* dando lugar a una reclamación diplomática inglesa, pues algunos proyectiles habían caído en territorio de Gibraltar.

El 25 salió de Málaga para bombardear Ceuta, secundado por el *Libertad* y el *Cervantes.* Contestaron las baterías de costa, y el *Jaime I* resultó tocado, sin averías de consideración.

El 4 de agosto se repitió el bombardeo de Ceuta, y después sobre Tarifa, donde había tropas llegadas de Marruecos.

El 7 de agosto bombardeó Algeciras, hundiendo dentro de su puerto al cañonero *Dato.*

El día 11 bombardeó los aeródromos de Ibiza y Mallorca en apoyo de la expedición catalana sobre las Baleares.

El 13 de agosto fue atacado en Málaga por dos Ju-52 que desde 500 m. le lanzaron bombas de 250 kg. Una de ellas le alcanzó, matando seis tripulantes, y abrió a proa una brecha de dos por siete metros. Tuvo que ser trasladado a Cartagena para efectuar las reparaciones.

El 3 de septiembre regresó a Mallorca para proteger la retirada de la fracasada expedición catalana.

El 25 de septiembre pasó al Cantábrico junto con los cruceros *Libertad* y *Carventes,* para efectuar patrullas, trabajo en que su velocidad de nueve nudos le hacía completamente inútil. El 17 de octubre el *Jaime I,* transmitió por radio un desafío a la Escuadra nacionalista anunciando su regreso al Mediterráneo.

El 18 de enero de 1937, las lanchas rápidas *Falange* y *Requeté* intentaron torpedearle en Cartagena, sin éxito. El 21 de mayo dentro del puerto de Almería, fue alcanzado tres veces por la aviación enemiga. Remolcado a Cartagena para reparar averías, el 17 de junio a las 15,25 se produjo a bordo una voladura, cuya causa no pudo aclararse, y que fue seguida por unas cuarenta explosiones internas. Hubo unos 300 muertos y el buque quedó hundido.

Un año después fue puesto a flote, aprovechándose su artillería para equipar guardacostas. Acabada la guerra fue desguazado

36. ADMIRAL GRAF SPEE

Eslora: 186 m.
Manga: 21,7 m.
Calado: 5 m.
Desplazamiento normal: 12.100 toneladas.
Desplazamiento a plena carga: 16.200 toneladas.
Potencia: 55.400 HP.
Hélices: 2.
Capacidad de combustible: 3.500 toneladas.
Autonomía a 15 nudos: 20.000 millas.
Velocidad máxima: 28,5 nudos.
Blindaje cintura: 127 mm.=5".
Blindaje torres: 179 mm.=7".
Artillería: 6 cañones de 280 mm.=11", máximo alcance 35.000 metros; 8 de 150 mm.=6"; 6 de a. a. 88 mm.=3,4".
Peso del proyectil principal: 300 kg.
Tubos lanzatorpedos: 8 de 533 mm.=21".
Hidroaviones: 2 Heinkel He-60 o Arado Ar-196.
Tripulación 725 hombres.
Coste: 85.000.000 Reichsmarks.
Buques gemelos: *Deutschland* y *Admiral Scheer.*

El Tratado de Versalles limitó la composición de la Marina Alemana a seis acorazados supervivientes de la Primera Guerra Mundial, todos ellos predreadnoughts; autorizando su reemplazo al cumplir veinte años, pero por buques de desplazamiento no superior a 10.000 toneladas. Esta era por entonces el desplazamiento de los mayores cruceros, de modo que se daba por supuesto que serían cruceros y no buques de línea los que se construyeran.

Pero los *Deutschland,* el primero de los cuales entró en servicio en 1939, resultaron ser una sorpresa. Su desplazamiento real era mayor que el declarado; tenían una artillería mayor que la de los cruceros de su mismo desplazamiento oficial, su blindaje era más fuerte que el de éstos y su velocidad muy parecida. Por todo ello, podían destruir a cualquier crucero que escoltara un convoy.

Destinados a atacar al tráfico, tenían una gran autonomía. Además, superaban en tres nudos a los acorazados más rápidos.

Con todas estas características, sólo los grandes cruceros de batalla ingleses estaban en condiciones de cazar y destruir a los nuevos buques, que fueron denominados "acorazados de bolsillo".

Botado en Wilhemshaven el 30 de junio de 1934, el *Admiral Graf Spee* entró en servicio el 6 de enero de 1936, siendo desde esta fecha hasta 1938 buque insignia de la Flota. Destacado en aguas de España, en igual comisión que el *Deutschland,* el 1 de enero apresó al mercante republicano *Aragón Juan,* como represalia por la detención del buque alemán *Palos* realizada días antes por los republicanos.

El 20 de mayo de 1937 asistió a la Revista Naval celebrada en Southampton con motivo de la coronación de Jorge VI.

Poco antes del comienzo de la Segunda Guerra Mundial salió hacia el Atlántico Sur, al mando del Capitán de Navío Hans Langsdorf. Su tripulación, que incluía numerosos guardiamarinas, ascendía a 1.107 hombres.

Como novedad técnica, llevaba un equipo de radar montado sobre el telémetro principal.

Entre el 30 de septiembre y el 7 de diciembre de 1939, hundió nueve mercantes ingleses, con un total de 50.000 toneladas, sin causar un solo muerto. Sus actividades hicieron que la Flota británica emprendiera una compleja operación de búsqueda; hasta que al fin

fue encontrado por la División del Comodoro Harwood, compuesta por el crucero pesado *Exeter*, y los ligeros *Ajax* y *Achilles*.

A las 06,16 del 13 de diciembre fue localizado por el *Exeter*, que cuatro minutos después abrió fuego desde 17.000 metros. Dos minutos más tarde contestaba el alemán, y a las 06,23, su quinta salva hacía el primer blanco en el *Exeter*. Una salva posterior incendiaba al crucero, inutilizándole la torre B. Desde este momento, el acorazado concentró su fuego sobre el *Exeter*, que a las 07,30 tuvo que apartarse del combate, con 61 muertos y 23 heridos entre sus tripulantes.

A las 07,40 era tocado el *Ajax*, y éste y el *Achilles* se distanciaban manteniendo la persecución de lejos. El *Graf Spee* se dirigió entonces al Río de la Plata, seguido por los dos cruceros, que le hostigaban sin cesar, cubriéndose alternativamente con sus humos.

Hacia las 11,00, el *Graf Spee* se cruzó con el mercante inglés *Shakespeare*, y el encuentro dio al Capitán Langsdorff una idea para ganar tiempo. Simulando haberle hundido, transmitió un mensaje: "Para *Ajax* y *Achilles*, de *Graf Spee*. Recojan botes salvavidas vapor inglés." El Comodoro Harwood sabía que Langsdorff nunca había disparado contra un mercante sin evacuar antes a la tripulación, y no cayó en la trampa. Minutos más tarde, comprobaba que efectivamente el *Shakespeare* seguía su ruta sin novedad.

Varias veces en el transcurso del día, el *Graf Spee* trató de deshacerse de sus perseguidores sin éxito. Ya muy cerca de tierra, a las 21,40 y 21,43, hizo sus últimos disparos contra el *Achilles*, mal dirigidos a causa de la oscuridad. A las 23,00 entraba en aguas uruguayas, y el *Achilles* suspendía la persecución. Una hora después, el *Graf Spee* fondeaba en Montevideo. Durante el combate había recibido veinte impactos y tenía treinta y seis muertos y sesenta heridos. Los daños eran considerables, y todos sus hidros estaban destrozados.

El plazo legal concedido para su permanencia en Montevideo expiraba a las 20,00 del día 17, pero tampoco podía abandonar el puerto antes de las 18,15 del mismo día, porque hasta esa hora no se cumplían veinticuatro de la salida de un mercante inglés, y era necesario respetar ese plazo, establecido por el Convenio de La Haya. La salida tenía que hacerse a la luz del día, lo que descartaba toda posibilidad de escape, y hacía inevitable otro combate con los cruceros de Harwood, a los que se había unido el *Cumberland*.

Se suponía además, aunque erróneamente, que el portaaviones *Ark Royal* y los cruceros *Renown*, *Shropshire*, *Dorsetshire* y *Neptune* se acercaban al Plata.

Por su parte, el *Graf Spee* sólo tenía 186 proyectiles pesados, de su dotación de 600, lo que significaba que no podría combatir más de cuarenta minutos. Y si el acorazado no salía de Montevideo, quedaría internado en este puerto hasta el fin de la guerra.

En vista de todo ello, y cumpliendo órdenes de Hitler, el Comandante Langsdorff preparó la destrucción de su buque. Transbordó la tripulación al mercante *Tacoma*, y a las 18,20 con sólo cuarenta hombres dejó el *Graf Spee* el puerto, dirigiéndose a Buenos Aires.

Ya fuera de las aguas territoriales a las 20,54, el acorazado de bolsillo fue volado. Su reducida tripulación alcanzó Buenos Aires en bote el día siguiente. El 20 de diciembre, el Kapitän zur See Langsdorff se suicidaba en un hotel de Buenos Aires. Los restos de su buque, hundido en poco fondo, quedaron parcialmente al descubierto, hasta que en 1942 fueron volados para impedir colisiones.

DEUTSCHLAND

Se puso su quilla en Kiel el 5 de febrero de 1929, siendo botado el 19 de mayo de 1931. Entró en servicio el 1 de abril de 1933, y desde esta fecha hasta 1936 fue buque insignia de la Flota.

El 16 de mayo de 1934, se entrevistaron a su bordo Hitler y el Ministro de la Guerra, von Blomberg, para llegar a un acuerdo sobre el futuro político del país. Von Blomberg ofreció a Hitler el apoyo del ejército para que éste sucediera a von Hindemburg en la jefatura del Estado, a cambio de la disolución de las S. A., y la renuncia a los proyectos revolucionarios de esta milicia.

Durante la guerra civil española fue enviado al Mediterráneo, formando parte del control internacional del Comité de no Intervención. Según las normas establecidas, debía mantenerse a 10 millas de tierra, pero el 29 de mayo de 1937 fue bombardeado dentro del puerto de San Antonio de Ibiza por un *Katiuska* republicano. Murieron veintidós tripulantes.

El gobierno alemán ordenó un bombardeo de represalia sobre un puerto republicano, que fue realizado el día 31 por el *Admiral Scheer* y el *Leipzig*, sobre Almería. Los 200 proyectiles lanzados causaron una gran matanza.

En previsión del comienzo de un conflicto con Inglaterra, el 24 de agosto de 1939 salió de Wilhelmshaven al mando del Capitán de Navío Wenneker, para situarse al S. de Groenlandia en espera de acontecimientos. En esta zona hundió dos mercantes en septiembre, y regresó a su base, entrando en ella el 15 de noviembre.

Para evitar la posibilidad de que pudiera ser hundido un buque que llevaba el nombre de la patria, se le cambió éste por el de *Lutzow*, anunciando que el nombre *Deutschland* se destinaba a otro acorazado mucho mayor, que no llegó a construirse.

El *Lutzow* salió nuevamente para continuar atacando a los mercantes, pero no tuvo éxito. El 9 de abril de 1940, en las operaciones contra Noruega, atacó el Fiord de Oslo sosteniendo un combate contra las baterías de costa en el que fue alcanzado tres veces. El día 11, cuando se retiraba de aquellas aguas fue atacado por el submarino inglés *Spearfish*. Un torpedo le alcanzó a popa, dañando el timón y las hélices, y haciéndole embarcar 1.300 toneladas de agua. Incapaz de maniobrar, fue remolcado a Kiel. Mientras estaba en reparación, el 9 de julio fue alcanzado por una bomba de aviación.

Hasta principios de 1941 no pudo volver al servicio. En junio de este año intentó salir al Atlántico Norte, pero el día 13 a la altura de Lindesnes, fue torpedeado por un avión inglés. Las averías fueron tan considerables, que al día siguiente volvía a entrar en Kiel, donde estuvo hasta enero de 1942.

Destinado a atacar los convoyes de la ruta de Murmansk, fue enviado a Narvik, y desde allí intentó interceptar al PQ-12 en marzo, sin éxito.

El 3 de julio al zarpar contra el PQ-17, quedó varado, y tuvo que remolcársele a Gotenhaven para reparar.

En diciembre regresó a Noruega, y al atacar al convoy JW-51B, tuvo un combate con la escolta frente a las islas de los Osos, y regresó a Altenfiord.

En octubre de 1943, volvió a Gotenhaven, y quedó en el Báltico destinado a atacar las posiciones soviéticas. Desde esta época hasta abril de 1945, bombardeó Memel, Sworbe, Frauenburg y la costa entre Gotenhaven y Danzig.

El 9 de abril de 1945 fue trasladado a Swinemunde, y dentro de este puerto fue hundido en poco fondo el día 16 por bombarderos "Lancaster".

No pudo ser puesto a flote, pero se le adrizó, empotrándole en un bajo, para emplear sus baterías en apoyo del ejército en retirada ante el avance ruso. El 4 de mayo fue volado por sus tripulantes.

Puesto a flote por los rusos después de la guerra, fue incorporado a su Flota como buque escuela, con el nombre de *Krasnaya Svesda* (Estrella Roja). Permaneció en servicio hasta 1948, siendo después desguazado.

ADMIRAL SCHEER

Su quilla se puso en Wilhelmshaven el 25 de junio de 1931, y fue botado el 1 de abril de 1933. Entró en servicio el 12 de noviembre de 1934.

Como sus hermanos, durante la guerra de España formó parte de la Comisión de Control. El 31 de mayo de 1937 bombardeó el puerto de Almería en represalia del ataque aéreo sufrido por el *Deutschland*.

El 4 de septiembre de 1939, fue

atacado en Schilling por 29 bombarderos "Wellington". El buque sufrió tres impactos, y su antiaérea derribó tres aviones, pero uno de ellos cayó sobre la cubierta.

De febrero a septiembre de 1940 fue objeto de una reparación general muy extensa en Wilhelmshaven; y el 23 de octubre salió a la mar por vez primera en el curso de la Segunda Guerra Mundial.

El 5 de noviembre atacó al convoy HX-84, compuesto por treinta y ocho unidades; pero el mercante armado *Jervis Bay* presentó combate, y a costa de su propio hundimiento logró cubrir la retirada del convoy. A pesar de la interrupción, el *Admiral Scheer* aún hundió seis mercantes y averió otros tres; dirigiéndose luego hacia el Atlántico Central, y en diciembre al Atlántico Sur. Del 20 al 22 de febrero de 1941 se internó en el Indico, alcanzando las Seychelles. Durante estos meses actuó en combinación con los corsarios *Kormoran, Thor, Atlantis* y *Pinguin,* y con el submarino *U-124* que le llevó desde Alemania lámparas de repuesto para el radar. El 1 de abril entraba en Kiel, después de haber hundido diecisiete barcos con un desplazamiento total de 113.000 toneladas.

En septiembre pasó a Oslo, donde fue atacado sin éxito por la RAF, pero ante el temor de nuevos raids, se le trasladó a Swinemünde, y el día 23 a Aaland, para bloquear la flota soviética del Báltico. Una operación combinada con el *Tirpitz* fue anulada en el último momento por orden de Hitler.

El 23 de febrero de 1942 llegó a Trondheim, y el 10 de mayo a Narvik, desde cuyas bases debía contribuir a la lucha contra los convoyes de Murmansk. En julio estaba prevista su colaboración con el *Lutzow* en la operación "Salto de Caballo", contra los convoyes PQ-17 y QP-13; pero la acción fue suspendida a causa de la varada del *Lutzow*.

Del 16 al 30 de agosto realizó una incursión por el mar de Kara (Operación Wunderland), para interceptar los convoyes soviéticos del Artico. El día 25 fue descubierto por el rompehielos soviético *Sibiryakov* (Cte. Karachava), que dio la alarma y consiguió alejarse de su objetivo trabando combate contra el acorazado con sus tres piezas de 76 mm. En media hora de tiro, el *Scheer* hundió al *Sibiryakov,* salvando luego a doce supervivientes. El 27 a las 01,05 apareció ante el puerto de Dikson, en el estuario del Yenisei, y comenzó a bombardear las instalaciones. Contestaron las baterías de tierra, mientras dos mercantes armados intentaban el contraataque. El primero de ellos era el rompehielos *Deshnev* (Cte. Gidulyanov), sobre el que el *Scheer* concentró el fuego incendiándole en seguida; pero ante el acoso del *Revolutsioner* (Cte. Panfilov), y la precisión del tiro de las baterías costeras, el *Scheer* se retiró con un incendio a popa.

En noviembre regresó a Alemania, entrando en Wilhelshaven para efectuar reparaciones. Actuó después como buque escuela, y hacia el final de la guerra patrulló las costas del Báltico en apoyo del ejército de tierra. En estas operaciones bombardeó Sworbe, Frauenburg y Wollin, intentando contener el avance soviético.

En abril de 1945 llegó a Kiel para revisión, y el día 9 fue hundido en este puerto por un bombardeo aéreo.

El *Admiral Scheer* fue el buque alemán que más navegó y que llegó más lejos de su patria durante la Segunda Guerra Mundial.

LAS CONFERENCIAS INTERNACIONALES DE DESARME

Tras la Primera Guerra Mundial y la creación de la Sociedad de las Naciones, las grandes potencias navales estudiaron la posibilidad de reducir sus flotas y limitar las nuevas construcciones de buques de guerra, para evitar los enormes gastos de una carrera de armamentos.

Estas limitaciones afectaron a todas las unidades de las flotas, pero influyeron muy especialmente en el diseño de los nuevos acorazados.

Los representantes de Inglaterra, Estados Unidos, Japón, Francia e Italia, celebraron entre noviembre de 1921 y

febrero de 1922, una Conferencia en Washington, en la que acordaron una serie de limitaciones válidas hasta 1936. Se estableció el tonelaje normal para los acorazados en 35.000 toneladas como máximo. Este desplazamiento quedó definido como el del buque equipado con máquinas, calderas, armamento, munición y víveres; pero sin contar el combustible ni la reserva de agua para las calderas. El calibre máximo de los acorazados sería de 406 mm. (16''). El tonelaje de las flotas de los países firmantes quedaría determinado por unos coeficientes que se acordaron, y que eran los siguientes:

Gran Bretaña	5
Estados Unidos	5
Japón	3
Francia	1,75
Italia	1,75

Con ello la Royal Navy, que hasta la Primera Guerra Mundial había duplicado los efectivos de la segunda potencia naval, quedaba ahora emparejada con la marina de los Estados Unidos; pero aún superaba a las de los restantes países.

El 7 de octubre de 1929, Gran Bretaña convocó nuevamente a los otros cuatro países para insistir sobre el tema, y entre el 21 de enero y el 19 de abril de 1930, tuvieron lugar las sesiones del Tratado Naval de Londres.

En este Tratado, las cinco grandes potencias navales se comprometieron a no comenzar entre 1931 y 1936 la construcción de acorazados, como reemplazo de los dados de baja, y acordaron cuáles de los existentes debían ser desarmados.

En 1935 Gran Bretaña y Alemania firmaron un Acuerdo Naval que anulaba las restricciones que el Tratado de Versalles imponía a la segunda, y que permitía a Alemania construir buques sin limitación de características, hasta llegar al 35 % del tonelaje británico. Esta decisión inglesa, probablemente encaminada a mantener el equilibrio de potencias en el continente, no fue bien acogida por Francia, pero sí por Italia, políticamente unida a Alemania en esta época.

Al acabar en 1936 el plazo convenido en el Tratado de Londres, nadie pensó en prorrogarle, y en todos los países comenzaron a construirse nuevas series de grandes acorazados, ya sin ninguna limitación.

37. NELSON

Eslora: 216,4 m.=710 f.
Manga: 32,3 m.=106 f.
Calado: 9,1 m.=30 f.
Desplazamiento normal: 33.950 toneladas.
Desplazamiento a plena carga 38.000 toneladas.
Potencia: 45.00 HP.
Hélices: 2.
Velocidad: 23 nudos.
Autonomía 14.000 millas a 10 nudos; 5.000 millas a 20 nudos.
Blindaje cintura: 356 mm.=14''.
Blindaje torres: 406 mm.=16''.
Artillería: 9 cañones de 406 mm.=16'', calibres, elevación máxima 40°; 12 de 152 mm.=6'', 50 calibres, elevación máxima 60°; 6 de 127 mm.=5'', 40 calibres.
Peso del cañón: 103.000 kg.
Peso del proyectil: 907 kg.
Alcance: 32 km.
Tubos lanzatorpedos: 2 de 622 mm.= 24''5, los mayores existentes.
Tripulación: 1.315 hombres (1.640 en guerra).
Coste: 8.000.000 £.
Buque gemelo: *Rodney*.

Fueron diseñados por Sir E. Tennyson D'Eyncourt, se botaron en 1922, y se completaron en 1927, no entrando en servicio hasta 1929. El proyecto original correspondía a buques mucho mayores; de unas 48.000 toneladas, pero fueron reducidos de acuerdo con el Tratado de Washington. Su diseño incluyó bulges internos contra torpedos, que presentaban la ventaja sobre los externos de no afectar a las condiciones hidrodinámicas del casco.

En estos barcos se instaló por primera vez toda la artillería principal a proa, agrupación que en opinión de muchos técnicos presentaba grandes ventajas para el tiro. Se pensaba además,

que unos buques tan fuertes combatirían siempre en caza, lo que restaba importancia al hecho de tener una zona indefensa a popa.

Desde el punto de vista estético, no gustaron. En la "Royal Navy" se les denominó "las hermanas feas", y recordando una célebre anécdota del primer Presidente americano, los "cerezos", porque "habían sido cortados por Washington".

Desde 1929 hasta 1941, el *Nelson* fue buque insignia de la "Home Fleet" y de la "Flota del Atlántico".

El 26 de septiembre de 1939, *Nelson, Rodney* y *Ark Royal* fueron atacados por bombarderos Heinkel 111. El *Nelson* fue alcanzado por una bomba de 500 kg., que no le produjo daños.

El 4 de diciembre chocó con una mina frente a Loch Ewe, pero las averías fueron leves.

En abril de 1940, el *Rodney* era buque insignia del Almirante Sir Charles Forbes, y en unión del *Nelson* participó en las operaciones de Noruega. El día 8 de este mes, buscando a la Flota Alemana, que esquivaba el encuentro, el *Nelson* fue atacado cerca de Bergen por "stukas". Nuevamente le tocó una bomba de 500 kg., que tampoco le afectó.

El 23 de mayo de 1941, el *Rodney*, mandado por el Capitán de Navío F. H. G. Dalrymple-Hamilton, estaba en el Atlántico, 500 millas al Oeste de Irlanda, en ruta hacia Boston donde se dirigía para reparar sus máquinas. Llevaba a bordo una misión militar americana de regreso a su país y unos 500 enfermos e inválidos evacuados a Canadá. Al conocer el hundimiento del *Hood*, realizado por el *Bismarck*, cambió el rumbo para cortar el paso al acorazado alemán.

En la mañana del 25 se situó en una zona de espera, desde la que dominaba las posibles rutas de regreso del *Bismarck* hacia el Cantábrico. Al día siguiente se le reunió el *King George V*, al que el *Rodney* apenas podía seguir. A las 08,43 del día 27 avistaron al *Bismarck*. El *Rodney* abrió el fuego a las 08,47, haciendo blanco a la tercera salva, pero fue horquillado simultáneamente. Minutos después entraban en acción el *King George V* y el *Norfolk*, a los que en principio el *Bismarck* no contestó, continuando su duelo con el *Rodney*.

Hacia las 10,00, el buque alemán estaba destruido, pero seguía a flote. El *Rodney* le lanzó un torpedo desde 2.500 metros, alcanzándole en el por talón, y luego emprendió el regreso, pues su combustible estaba casi agotado como consecuencia del enorme consumo realizado durante las últimas treinta y seis horas, en que navegó a toda fuerza. El Almirante Tovey, que desde el *King George V* había dirigido la operación, expresó su felicitación al personal de máquinas por el esfuerzo realizado, pese al mal estado del material.

El 4 de junio el *Nelson* y el crucero *Neptune* acorralaban y hundían al mercante alemán *Gonzenhein* en la zona en que éste esperaba haber encontrado al *Bismarck* para abastecerle.

En septiembre, el *Rodney* enarboló la insignia del Almirante Sir James Somerville, y pasó el Mediterráneo junto con el *Nelson*, incorporándose a la fuerza H, encargada de la escolta de convoyes. El 27 de este mes, el *Nelson* navegaba de Gibraltar a Malta escoltando el convoy Halberd, cuando fue objeto de un tenaz ataque por parte de la aviación torpedera italiana. Un torpedo lanzado por el Mayor Arduino Buri alcanzó al *Nelson* en la proa causándole averías graves. El acorazado tuvo que regresar a Gibraltar, donde llegó muy hundido de proa. Las reparaciones duraron seis meses.

En agosto de 1942, el *Nelson* llevó la insignia del Almirante Syfret al frente de la Fuerza H, destacada aún en el Mediterráneo y formada entonces por el *Rodney*, tres portaaviones, siete cruceros y treinta y dos destructores.

Al año siguiente, los *Nelson, Rodney, Warspite* y *Valiant*, protegieron el desembarco del estrecho de Mesina.

El 29 de septiembre de 1943, a bordo del *Nelson* se firmó el armisticio entre Italia y los Aliados; representando a las dos partes los generales Badoglio y Eisenhower.

En junio de 1944, los dos *Nelson*, con el *Warspite* y el *Ramillies* apoyaron el desembarco de Normandía. El *Nelson* tropezó con una mina, y marchó a Philadelphia a reparar averías. El *Rodney* fue atacado por artillería, aviación y torpedos humanos, pero resultó indemne. El 12 de agosto atacó a su vez a las baterías alemanas de la isla Alderney; y en septiembre escoltó un convoy en el Artico. Al acabar la guerra en Europa, pasó al Pacífico. En julio de 1945, el *Nelson*, con el francés *Richelieu* bombardeó Sembang.

A bodo del *Nelson*, y en la misma mesa en que se había firmado el armisticio con Italia, se firmó la rendición de las fuerzas japonesas de la zona de Penang. Al acabar la guerra, el *Rodney* llevaba navegadas 156.000 millas, sin haber necesitado reparaciones.

En 1948 el *Nelson* y el *Rodney* fueron dados de baja, empleados como blanco en unas maniobras, posteriormente desguazados.

38. LITTORIO

Eslora: 237,7 m.=775 f.
Manga: 32,9 mm.=106 f.
Calado: 9,5 mm.=28 f.
Desplazamiento normal: 35.000 toneladas.
Desplazamiento a plena carga: 46.215 toneladas.
Potencia: 140.000 HP.
Hélices: 4.
Velocidad: 30 nudos.
Autonomía: 1.700 millas a 30 nudos; 4.050 millas a 20 nudos; 4.870 millas a 14 nudos.
Blindaje cintura: 356 mm.=14".
Blindaje torres: 381 mm.=15".
Artillería: 9 cañones de 381 mm.=15", 50 calibres. Alcance 42.800 m.; 12 de 152 mm.=6", 55 calibres. Alcance 24.900 m.; 4 de 120 mm.=4,7", 40 calibres; 12 de 90 mm.=3,5", 50 calibres; 20 ametralladoras de 35 mm., 55 calibres; 28 de 200 mm., 65 calibres.
Peso del cañón principal: 102.000 kg.
Peso del proyectil: 882 kg.
3 hidroaviones Romeo Ro-43.
Tripulación: 1.830 hombres.
Buques gemelos: *Vittorio Veneto, Roma, Imperio*.

El Tratado de Londres concedía a Italia la construcción de 70.000 toneladas de buques acorazados, es decir, de dos de estos buques, ya que el desplazamiento máximo previsto en Washington era de 35.000 toneladas.

Tan pronto como Francia inició sus cruceros de batalla *Dunkerque*, Italia comenzó a construir sus dos acorazados, según el proyecto del ingeniero Inspector General Umberto Pugliese.

Pasado el plazo de vigencia de los Tratados, se pusieron las quillas de la segunda pareja de la serie.

Se puso su quilla al *Littorio* en los Astilleros Ansaldo, de Génova, el 28 de octubre de 1934; fue botado el 27 de agosto de 1937; y entró en servicio el 6 de mayo de 1940, como buque insignia del Almirante Bergamini.

El 11 de noviembre de 1940, encontrándose fondeado en Taranto con el resto de la Escuadra, fue objeto del ataque de aviones del "Illustrious", cuya primera escuadrilla consiguió en él dos impactos. En el segundo ataque fue alcanzado por otro torpedo, y se hundió posándose sobre el fondo del puerto. La profundidad era muy poca, y las aguas no llegaron a cubrirle. Su proa aprisionó contra el fondo un torpedo que se había clavado en el fango.

Las averías recibidas eran muy graves; los torpedos habían abierto a proa un agujero de 16 por 11 metros, y otro de 13 por 10. En la aleta de babor tenía una brecha de 8 metros. Las reparaciones duraron hasta agosto de 1941.

En diciembre escoltó un convoy a Africa, teniendo el día 17 un encuentro con unidades británicas, que fue llamado "Primera Batalla de la Sirte".

El 22 de marzo salió de Taranto con otras unidades para interceptar un convoy inglés. El encuentro con la escolta se conoce como "Segunda Batalla de la Sirte". En él, el *Littorio* fue alcanzado por un proyectil de 120 milímetros.

Al regreso, evitó un torpedo lanzado por un submarino.

A mediados de junio de 1942 participó en otro ataque a los convoyes ingleses, siendo alcanzado por un torpe-

do aéreo, pero pudo regresar a Taranto por sus medios.

El 14 de abril de 1943 le alcanzó una bomba dentro del puerto de La Spezia. Nuevamente fue alcanzado durante los bombardeos de los días 19 de abril y 5 de junio.

Tras la caída del fascismo, se llamó *Italia*. El 9 de septiembre se dirigía a Malta para entregarse, de acuerdo con el Armisticio, cuando fue alcanzado por una bomba cohete alemana, que le abrió una brecha de 21 por 9 metros. A pesar de los enormes daños sufridos, pudo llegar a la base inglesa, donde fue reparado, internándosele después en los Lagos Amargos, donde llegó el 18 de septiembre de 1943.

Al final de la guerra, en el reparto de buques apresados, el *Italia* correspondió a Estados Unidos, que renunció a él, con la condición de que fuera desguazado, lo que ocurrió en 1948.

VITTORIO VENETO

Su quilla se puso en los Cantieri Riuniti del Adriático, en Trieste, el 28 de octubre de 1934; fue botado el 25 de julio de 1937, y completado el 30 de abril de 1940.

Como buque insignia del Almirante Campioni, combatió el 27 de noviembre en Cabo Teulada contra los cruceros ingleses de la Fuerza H.

El 9 de diciembre pasó a ser buque insignia del Almirante Jachino.

El 28 de marzo de 1941, el *Vittorio Veneto*, con cuatro cruceros y siete destructores, se dirigió hacia Grecia para atacar un convoy inglés. A las 07,20 del 19, un "Albacore" del portaaviones inglés *Formidable*, avistaba a los cruceros italianos que marchaban en descubierta, y comunicaba su presencia a los suyos.

La división de cruceros inglesa (*Orion, Ajax, Gloucester* y *Perth*), se dirigió hacia la italiana, que a las 09,00 viró, dejándose perseguir. Su intención era aproximarse al *Vittorio Veneto* para poner a los ingleses bajo su fuego.

A las 11,00 descubrieron los británicos al acorazado, y viraron a su vez, mientras éste les daba caza. A 23 km. de distancia, el *Vittorio Veneto* disparó noventa y cuatro cañonazos sobre los buques enemigos, sin conseguir ningún blanco.

En estos momentos aparecieron seis "Albacores" del *Formidable*, cuya misión era perseguir a los cruceros italianos, en aparente retirada; pero al comprobar la verdadera situación, se lanzaron al ataque contra el acorazado, que viró rápidamente. Toda la artillería antiaérea del *Vittorio* y de los destructores qoe le acompañaban disparaba sin cesar. El acorazado hacía fuego con sus piezas pesadas, disparando muy cerca, para protegerse por los enormes surtidores de agua que levantaban sus piques, dificultando la aproximación de los aviones. No obstante, fue alcanzado por un torpedo en la aleta de babor, que le hizo embarcar 4.000 toneladas de agua.

Reducido su andar a 19 nudos, se alejó hacia el Oeste, abandonando el combate con los cruceros ingleses, en ayuda de los cuales se aproximaba el *Warspite*. Una escuadrilla lanzada en persecución del *Vittorio* consiguió otro impacto, también a babor. La velocidad del buque se redujo a 13 nudos y siguió marchando hacia el Oeste. Nuevamente localizado a las 15,00, un "Swordfish" mantuvo el contacto hasta el anochecer. Para entonces, se habían unido al *Vittorio* seis cruceros y varios destructores, que navegaban rodeándole.

A las 19,25, seis "Albacores" y dos "Swordfish" del *Formidable* atacaron de nuevo. Fueron recibidos por una antiaérea intensísima, que les obligó a dispersarse. Varios pilotos creyeron haberle alcanzado, pero el tocado fue el *Pola*. A proteger a éste fueron el *Zara* y el *Fiume*, y en torno a ellos se trabó en la noche siguiente el combate de Cabo Matapán.

El *Vittorio Veneto* permaneció en Taranto fuera de servicio, reparando los daños sufridos, hasta agosto.

El 18 de diciembre de 1941 fue alcanzado por un torpedo del submarino inglés *Urge*.

El 16 de junio de 1942, junto con el *Littorio*, cuatro cruceros y 10 destructores, participó en un ataque contra un convoy inglés, que tuvo que refugiarse en Alejandría.

El 9 de septiembre de 1943 salió hacia Malta, para entregarse, según las cláusulas del Armisticio. Desde el principio de la guerra hasta esta fecha, había sido alcanzado por siete torpedos, participando en cincuenta y seis misiones y navegado 17.970 millas.

Desde el 17 de octubre hasta el final de la contienda estuvo internado en los Lagos Amargos, dentro del Canal de Suez; y en 1947 regresó a Italia. En el reparto de presas correspondió al Reino Unido, que renunció a él.

Fue desguazado en La Spezia, entre 1948 y 1954.

ROMA

Puesta quilla el 18 de septiembre de 1938, en los Cantieri Riuniti del Adriático, en Trieste. Fue botado el 9 de junio de 1940 y entregado a la "Regia Marina" el 14 de junio de 1942. Se le incorporó a la IX División, y salió hacia Taranto para realizar prácticas de adiestramiento.

El 13 de noviembre de 1942 pasó a Nápoles, y de allí el 13 de febrero de 1943 fue a La Spezia, donde en junio del mismo año resultó averiado durante un bombardeo.

El 9 de septiembre de 1943, cuando se dirigía a Malta para entregarse, fue atacado por aviación alemana. A la altura de las Bocas de Bonifacio, le alcanzaron tres bombas cohete teledirigidos, una de las cuales hizo blanco en la santabárbara. El buque se partió en dos, y a las 16,20, se hundió. Perecieron el Almirante Bergamini y 1.326 tripulantes.

IMPERIO

Puesta quilla en los Astilleros Ansaldo, de Génova, el 4 de septiembre de 1938, y botado al año siguiente.

El 1 de junio de 1940, el casco fue sacado de Génova por seis remolcadores, que el 8 lo dejaron en Brindisi, donde estuvo dos años.

En enero de 1942 estaba en Venecia, de donde fue trasladado a Trieste. El 9 de noviembre se apoderaron de él los alemanes, y el 12 de septiembre de 1943 fue hundido dentro del puerto por aviación enemiga.

Puesto a flote, volvió a ser hundido por la aviación americana el 20 de febrero de 1945.

Recuperado de nuevo en 1947, se le remolcó a Venecia para ser desguazado.

39. RICHELIEU

Eslora: 244 m.=813 3/4 f.
Manga: 33,1 m.=116 1/2 f.
Calado: 9,6 m.=26 1/2 f.
Desplazamiento normal: 35.000 toneladas.
Desplazamiento a plena carga 48.500 toneladas.
Potencia: 155.000 HP.
Hélices: 4.
Velocidad máxima: 31,5 nudos.
Autonomía a 30 nudos, 3.400 millas; a 20 nudos, 6.900 millas; a 14 nudos, 8.500 millas.
Blindaje cintura: 400 mm.=16".
Blindaje torres: 431 mm.=17".
Artillería: 8 cañones de 381 mm.=15", 45 calibres, alcance 45.000 metros; 9 de 152 mm.=6", 55 calibres; 13 de 100 mm.=4", 45 calibres; 56 de 40 mm.; 48 de 20 mm.
3 hidroaviones Loire Nieuport 130.
Tripulación normal: 1.670 hombres.
Tripulación en guerra: 2.143 hombres.
Buques gemelos: *Jean Bart, Clemenceau, Gascogne*.

Los cruceros de batalla tipo *Dunkerque* habían sido diseñados para superar a los *Deutschland*, pero su aparición hizo que Italia construyera los *Littorio*, y la de éstos obligó a Francia, que no se resignaba a ser sobrepasada, a construir esta familia de grandes acorazados, dando un paso más en la carrera de armamentos.

Los *Richelieu* eran muy parecidos a los *Dunkerque;* también llevaban torres cuádruples, pero su calibre había aumentado de 13" a 15". Su blindaje, con un peso de 16.400 toneladas, representaba el 37 % del total.

El programa inicial de esta serie preveía la construcción de cuatro unidades, a realizar por parejas; la primera de ellas, formada por el *Richelieu* y el *Jean Bart* llegó a completarse; la segunda, para la que se habían estudiado algunas modificaciones en la distribución de la artillería, no se pudo acabar.

El 22 de octubre de 1935 se puso la quilla del *Richelieu* en Brest. Su eslora sobrepasaba la longitud del dique seco, y fue seccionado por la proa, siendo preciso trasladarle al dique de Laninon para su montaje final. Fue botado el 17 de enero de 1939.

A consecuencia de los acontecimientos internacionales, se aceleró su terminación, y en la primavera de 1940, comenzó sus pruebas, que fueron muy satisfactorias.

El 18 de junio de 1940 las vanguardias alemanas estaban muy cerca de Brest, y a las 11,30 se dio al *Richelieu* la orden de abandonar el puerto. Alistándose en un tiempo récord, a las 16,00 salió hacia Dakar, en cuyo puerto quedó fondeado, protegido por redes antitorpederas. Durante los meses siguientes fue víctima de las operaciones británicas de neutralización de la Escuadra Francesa, destinadas a impedir su posible utilización por las fuerzas del Eje. El 3 de julio, Dakar fue atacado por fuerzas del Almirante Onslow. El *Richelieu* recibió daños leves, causados por los aviones del *Hermes*.

El 30 de agosto, se hizo un reajuste del material disponible en Africa Occidental, y el *Richelieu* recibió una escuadrilla de hidroaviones.

El 23 de septiembre, la Fuerza F, del Almirante Cunningham, volvió a atacar Dakar, y el *Richelieu* fue alcanzado por el fuego del *Resolution*.

El 8 de noviembre de 1942, se produjo el desembarco aliado en el N. de Africa, y la ocupación de Dakar. Incorporado a las fuerzas aliadas, el *Richelieu*, tras dos años de inmovilidad, no estaba en condiciones de entrar en acción inmediata, y se decidió enviarle a reparar y modernizar a los astilleros de Nueva York. El 25 de enero de 1943, salió hacia este puerto, escoltado por el crucero *Montcalm*, y una flotilla de destructores americanos. El 30 llegaron a Nueva York. Hubo que desmontar el telémetro superior para que el *Richelieu* pudiera pasar bajo el puente de Brooklyn.

Las obras de modificación comenzaron el 15 de febrero y fueron muy extensas. Se suprimieron las catapultas y los hangares, se retiraron las 16 piezas antiaéreas de 37 mm., instalando en cambio 56 de 40 en montajes cuádruples y 48 de 20; con lo cual el *Richelieu* fue el acorazado con mayor equipo antiaéreo de su época.

En agosto de 1943 salió del arsenal y realizó ejercicios en la Bahía de Chesapeake, marchando luego a Africa. Incorporado en noviembre a la "Home Fleet", estuvo basado en Scapa Flow, y participó en operaciones sobre la costa noruega hasta marzo de 1944.

Destinado a reforzar la Escuadra de Extremo Oriente, que mandaba el Almirante Somerville, salió hacia Ceilán por el Mediterráneo. Su paso por el Canal de Suez, despertó expectación, por tratarse del mayor buque de guerra que lo había atravesado.

El 10 de abril llegó a su destino, incorporándose a la Flota en Trincomalee. El 19 del mismo mes bombardeó Sabang, en Sumatra; atacando luego Port Blair, en Andamán; y el 17 de mayo, Surabaya, en Java. En todas las acciones, su tiro fue magnífico.

Mientras tanto Francia había sido liberada, y el *Richelieu* fue enviado a su país. El 10 de septiembre se separó de la Escuadra de Extremo Oriente y el 1 de octubre llegó a Tolón, tras cincuenta y dos meses de ausencia de la patria.

En Casablanca y Gibraltar fue sometido a reparaciones y se le equipó con un nuevo sistema de radar. El 15 de marzo de 1945 salió de nuevo hacia Extremo Oriente, y el 11 de abril operaba de nuevo ante Sumatra. El 30 atacaba Nicobar, y el 2 de mayo Andamán.

Los días 15 y 16 de mayo participó en un encuentro con la flota japonesa, en el que resultó hundido el crucero pesado *Haguro*.

El 10 de septiembre, cruzaba el estrecho de Malaca en unión del *Nelson*, cuando fue alcanzado por una mina magnética, que no causó grandes daños.

El 11 de septiembre ancló en Singapur, recibiendo al día siguiente la rendición japonesa.

Durante los meses siguientes transportó tropas coloniales desde Ceilán y Singapur a Saigón; y finalmente, el 7 de diciembre, salió de Nha Trang, y por Trincomalee y Suez, llegó a Tolón.

En la primavera de 1946 entró en dique en Cherburgo para carenar, participando después en unas maniobras en el Canal.

El 15 de abril de 1947, salió de Tolón llevando a bordo al Presidente de la República en viaje hacia Dakar, donde llegó el 20 del mismo mes. Durante la travesía realizó ejercicios combinados con los destructores *Hoche* y *Desaix*, y el portaaviones *Arromanches*.

Retirado del servicio en 1959, fue desguazado en 1967.

JEAN BART

Se puso su quilla en enero de 1939, en los astilleros Loire, de Saint Nazaire, siendo botado el 6 de marzo de 1940.

En la noche del 18 de junio de este año, aunque estaba incompleto, dejó el puerto escapando de la invasión nazi. Escaso de combustible, tuvo que repostar del *Le Tarn*, y durante la operación fue atacado por la aviación alemana.

El 22 de junio llegó a Casablanca, donde permaneció durante los meses siguientes, completándose en lo posible.

Al producirse el desembarco aliado en Africa en noviembre de 1942; el *Jean Bart* ya tenía en funcionamiento las torres pesadas, y las utilizó contra los buques americanos. La réplica le produjo averías graves, imposibles de reparar en Casablanca; y el *Jean Bart* inutilizado acabó la guerra en este puerto.

En noviembre de 1945 fue trasladado a Cherburgo para entrar en dique, y al comienzo de 1946 pasó a Brest para terminar su construcción. Se le cambió la artillería, el diseño del puente, y el radar; transformándole en "buque comando". Su casco recibió bulges para mejorar la protección antisubmarina, lo que supuso un aumento en el desplazamiento, que alcanzó las 49.000 toneladas a plena carga. En 1949 entró de nuevo en servicio.

En abril de 1950 realizó pruebas y ejercicios; y entre 1951 y 1952 se aumentó todavía su armamento antiaéreo.

En 1956 tomó parte en la intervención contra Egipto, con motivo de la crisis del Canal de Suez; y después pasó a Tolón como buque escuela de artillería. En 1961 fue retirado del servicio.

CLEMENCEAU

Se puso su quilla en Brest el 17 de enero de 1939, pero la construcción se interrumpió en junio de 1940.

En 1943 la marina alemana necesitó el dique, y el casco fue sacado fuera. En estas condiciones, el 27 de agosto de 1944 fue hundido en Landévennec por un bombardeo aliado.

GASCOGNE

Estaba prevista su construcción en Saint Nazaire, pero no llegó a iniciarse.

40. BISMARCK

Eslora: 249 m.=817 f.
Manga: 36 m.=118 f.
Calado: 8,5 m.=28 f.
Desplazamiento normal: 42.900 toneladas.
Desplazamiento a plena carga: 52.600 toneladas.
Potencia: 163.000 HP.
Hélices: 3.
Velocidad máxima: 30,8 nudos.
Blindaje: 17.500 toneladas, que suponen el 40 % del desplazamiento.
Blindaje cintura: 320 mm.=13".
Blindaje torres: 356 mm.=14".
Artillería: 8 cañones de 381 mm.=15", 47 calibres, máxima elevación 35°, 108 proyectiles/pieza, alcance 37.600 m.; 12 cañones de 150 mm.=5,9", 55 calibres, máxima elevación 35°, 105 proyectiles/pieza, alcance 25.000 m.; 16 de

105 mm., 65 calibres, máxima elevacción 80°, alcance 15.000 m.; 16 ametralladoras de 37 mm., 83 calibres; 36 de 20 mm., en 4 montajes cuádruples, 6 dobles y 8 sencillos.
3 hidroaviones Arado Ar-196.
Tripulación 1.980 hombres (en guerra 2.200).
Coste: 700.000.000 de marcos.
Buque gemelo: *Tirpitz*.

Oficialmente se atribuyó al *Bismarck* un desplazamiento de 35.000 toneladas, máximo permitido en el Tratado de Washington, con lo que se le creyó igual a los de las otras potencias, pero era mucho mayor.

Su quilla se puso en Hamburgo en julio de 1936, siendo botado el 14 de febrero de 1939. Entró en servicio el 24 de agosto de 1940, pasando a realizar pruebas en el Báltico.

En mayo de 1941 se hizo cargo de su mando el Kapitan zur See Ernst Lindemann, e izó en él su insignia el Almirante Günther Lütjens.

El día 18 salió de Gotenhaven, en el Golfo de Dantzing, acompañado por el crucero pesado *Prinz Eugen*. A las 13,15 del 21, un "Spitfire" los descubría en el fiord de Kors, cerca de Bergen. Durante la noche siguiente, la RAF intentó atacarle, pero lo impidió una espesa niebla, que el *Bismarck* aprovechó para hacerse a la mar.

Previendo esta posibilidad, a las cero horas del 22, habían salido en su busca el crucero de batalla inglés *Hood* y otras unidades. El día 23, a las 19,22, el crucero inglés *Suffolk* avistó entre la bruma al *Bismarck* y al *Prinz Eugen*, y les siguió a corta distancia. A las 20,30, también les avistó el *Norfolk*, a sólo seis millas. El *Bismarck* también le vio, y disparó contra él cuatro salvas, sin tocarle.

A las 05,35 del día 24, el *Hood* y el *Prince of Wales* daban alcance a los alemanes, e iniciaban el combate desde 23.000 metros. A las 06,37, después de cambiar seis andanadas, el *Hood* hizo explosión. Sólo hubo tres supervivientes.

El *Prince of Wales* continuó un rato el combate, retirándose averiado, después de ser blanco de doce andanadas.

El *Bismarck* también había sido alcanzado; tenía averías en el radar y un impacto a proa, que le redujo la velocidad.

Después del combate, el *Prinz Eugen* se separó del *Bismarck*, y el acorazado se dirigió hacia el sur de Groenlandia, en busca de un petrolero alemán.

Toda la flota inglesa se puso en movimiento para vengar la pérdida del *Hood*. Desde Gibraltar salieron el portaaviones *Ark Royal* y el crucero *Sheffield;* el *Rodney* dejó un convoy que iba escoltando, para unirse a la persecución. El Almirante Tovey dirigía la caza desde el *King George V*, al que acompañaban el *Victorious* y el *Repulse*.

A las 18,30 del 24, el *Bismarck* se aproximó al *Suffolk*, que le seguía de cerca; pero el crucero se alejó, uniéndose al *Prince of Wales* y al *Norfolk*, y el alemán rehuyó el encuentro con el grupo.

A las 22,00, nueve "Swordfish" del *Victorious*, dirigidos por el Teniente C. Esmonde, torpedearon al *Bismarck*, logrando un impacto que le redujo la velocidad.

En la madrugada del 25, el *Norfolk* y el *Prince of Wales* tuvieron un breve cambio de disparos con el *Bismarck*, y poco después perdieron el contacto con él.

Hasta las 10,30 del día 26, en que un "Catalina" le localizó rumbo a Brest y a 550 millas de este puerto, no se supo dónde estaba. A las 14,30 despegaron del *Ark Royal* quince torpederos, que por error de información atacaron al *Sheffield*, aunque fallaron los lanzamientos. Volvieron a despegar a las 19,00, con muy mal tiempo. Aunque el techo de nubes era sólo de 180 metros, a las 20,53 encontraron el objetivo y le atacaron, consiguiendo tres impactos, uno de ellos en el timón. Cinco aviones regresaron tocados, uno de ellos con ciento veintisiete impactos.

A las 21,05, el *Bismarck* transmitió: "Sin gobierno. 47°40' N, 14°50' W." A las 22,38 comenzó el ataque de la flotilla de destructores encabezada por el *Cossack;* y a las 23,40, el *Bismarck* transmitía su último radio: "Nos batiremos hasta el último proyectil. Viva el Führer."

El 27 a las 08,15, el *Norfolk* comunicaba la posición del *Bismarck* a los acorazados *King George V* y *Rodney*, que a las 08,47 comenzaban el combate final. A las 08,54, se les unía también el *Norfolk*, y a las 09,04, el *Dorsetshire*. A las 1015, los dos acorazados ingleses, escasos de combustible, se retiraron dejando al alemán fuera de combate, pero aún a flote.

Entre 10,20 y 10,36, el *Dorsetshire* lanzó cinco torpedos contra el *Bismarck*, que finalmente se hundió a las 10,40, arrastrando con él 1.975 de sus tripulantes.

El *Dorsetshire* procedió inmediatamente al salvamento de náufragos, de los que recogió 83. El destructor *Maorí*, que le ayudaba, llevaba recogidos 30, cuando avistó el periscopio de un submarino. Era el *U-556*, que salvó a otros cuatro, pero su aparición hizo que los ingleses suspendieran el salvamento y se retiraran, ante la posibilidad de un ataque. El pesquero alemán *Sachsenwald*, que actuaba de estación meteorológica, salvó otros 100. Días después, el crucero español *Canarias*, sólo encontró cadáveres mantenidos a flote por los chalecos salvavidas.

TIRPITZ

Su quilla se puso en Wilhemshaven en octubre de 1936, fue botado en abril de 1940, y entró en servicio en 1941.

El armamento antiaéreo de 20 mm., que en el *Bismarck* era de 36 piezas, ascendió en el *Tirpitz* a 70, en once montajes cuádruples, ocho dobles, y diez sencillos.

Se le añadieron además dos montajes cuádruples de tubos lanzatorpedos de 533 mm.

Destacado en la costa de Noruega para atacar la ruta de Murmansk, realizó su primer combate el 9 de marzo de 1942 contra el convoy PQ-12, hundiendo un mercante.

En abril del mismo año, un grupo de comandos intentó hundirle en su fondeadero, lanzando contra él minas desde las laderas del fiord donde se escondía, pero el ataque fracasó.

El 4 de julio, el *Tirpitz* acompañado del *Admiral Scheer* y de una flotilla de destructores, salió de Trondheim para atacar al convoy PQ-17. El Almirantazgo británico conoció la aproximación de esta fuerza, y a las 23,00 dio al convoy instrucciones de dispersarse. Esta medida fue un verdadero desastre, pues faltos de protección, los mercantes fueron atacados por submarinos y aviones, resultando hundidos veintitrés buques de un total de treinta y cuatro. El desplazamiento perdido alcanzó las 122.000 toneladas.

Sin embargo, el *Tirpitz* no había llegado a entrar en acción. En la tarde del día 5, el submarino soviético *K-21* (Cte. N. A. Lunin) se internó en la formación alemana y lanzó contra el acorazado una salva de cuatro torpedos, escapando luego en inmersión.. Desde el *K-21* no se vieron los impactos, pero segundos después del lanzamiento se escucharon dos explosiones, que fueron seguidas luego por las de las cargas de profundidad lanzadas por los destructores. Evidentemente tocado, el *Tirpitz* se retiró, y al día siguiente los aviones de reconocimiento soviéticos le encontraron marchando a poca velocidad hacia la costa noruega, rodeado por sus destructores. Dos días después, la RAF le localizaba anclado frente a la isla Arnoy, efectuando reparaciones.

El buque permaneció fuera de servicio durante tres meses, y en el otoño, el Almirante Raeder ordenó su traslado al fiord de Lo para ser completado. Fue necesario llevar desde Alemania una grúa de 30 toneladas.

El 22 de septiembre de 1943, estando en el fiord de Alten, surgió a su costado un submarino de bolsillo británico, cuya tripulación fue capturada. Otro igual fue avistado y hundido, pero minutos más tarde explotaban dos minas que los submarinistas habían situado bajo el casco del acorazado. El buque quedó averiado y toda su artillería desajustada. Con los medios de a bordo y la cooperación de un buque taller, se comenzaron las reparaciones, que duraron hasta fines de marzo de 1944.

Pocos días después de quedar útil, el 3 de abril, cuando se disponía a salir del fiord para realizar pruebas aparecieron 42 aviones "Barracuda", que le alcanzaron con quince bombas de 500 kg. El buque resistió bien los impactos, pero tuvo 500 bajas. Fueron derribados seis aviones atacantes.

El 17 de julio y el 22 de agosto fue atacado nuevamente, pero sin éxito.

El 24 de agosto sufrió otro ataque, esta vez con bombas de 750 kg.; y el 28, otro más, con bombas de 6.000 kg., de las llamadas "terremoto", las mayores de la época, pero no alcanzaron el blanco.

El 15 de septiembre, dos escuadrones de la RAF especializados en bombardeo de precisión, los núm. 9 y 17 equipados con aviones "Lancaster", volaron desde la U.R.S.S. para atacar al *Tirpitz* en su fondeadero de Alten. Una bomba le deshizo la proa, imposibilitándole de andar más de seis nudos.

En vista de que Alten no era un sitio seguro, se decidió su traslado a Tromsö para emprender de nuevo la reparación. El 12 de noviembre de 1944 fue atacado en este puerto por treinta y dos "Lancasters" de los mismos escuadrones 9 y 617, cada uno de los cuales le lanzó una bomba "terremoto". Alcanzado por varios impactos directos y muchas explosiones próximas, el *Tirpitz* dio la vuelta y se hundió. Se salvaron sesenta y cinco de sus tripulantes, muriendo 1.204.

En 1947 se formó una sociedad para extraer su chatarra del fondo del fiord, y allí fue desguazado.

41. KING GEORGE V

Eslora: 227 m.=745 f.
Manga: 31,4 m.=103 f.
Calado: 8,5 m.=27 f.
Desplazamiento normal: 35.000 toneladas.
Desplazamiento a plena carga: 44.500 toneladas.
Potencia: 150.000 HP.
Hélices: 4.
Velocidad: 28,5 nudos.
Blindaje: 14.000 toneladas, que representan el 40 % del desplazamiento.
Blindaje cintura: 381 mm.=15".
Blindaje torres: 406 mm.=16".
Artillería: 10 cañones de 356 mm.=14", 45 calibres, capaces de un disparo cada cuarenta segundos; 16 de 130,5 mm.=5,25"; 110 de 40 mm.; 6 de 20 mm.
4 hidroaviones "Walrus".
Tripulación: 1.600 hombres (en guerra 1.900).
Coste: 2.900.000 £.
Buques gemelos: *Duke of York, Prince of Wales, Anson, Howe.*
Diseño de Sir Arthur Johns.

Fue puesta la quilla del *King George V* el 1 de enero de 1937, en los astilleros Vickers-Armstrong del Tyne, siendo botado el 21 de febrero de 1939, y completado el 11 de diciembre de 1940.

En enero de 1941 llevó a América a Lord Halifax, y de regreso escoltó un convoy. El 4 de marzo protegió un raid sobre las Lofoten e intentó dar caza al *Scharnhorst*.

Como buque insignia del Almirante Sir John Cronyn Tovey, y bajo el mando del Capitán de Navío W. R. Patterson, combatió contra el *Bismarck* hasta destruirle (27 de mayo de 1941).

En diciembre de 1941 realizó un ataque contra el tráfico alemán en el mar de Noruega.

En febrero de 1942 fracasó en una persecución al *Admiral Scheer*.

El 1 de mayo tuvo una colisión con el destructor *Punjab*, que resultó hundido. El *King George V* sufrió averías y la reparación a que fue sometido en los meses de mayo y junio, se aprovechó para realizar varias modificaciones. Vuelto al servicio, se le dedicó a escoltar convoyes en la ruta de Murmansk.

En julio de 1943 protegió el desembarco de Sicilia. El 4 de septiembre bombardeó Tavignana, en Italia. En octubre protegió el desembarco de Salerno.

Desde febrero a junio de 1944 fue modificado a fondo, suprimiéndosele la catapulta y los hidros, por considerarse todo ello anticuado. Fue enviado después al Pacífico, y a su paso por el Egeo bombardeó las baterías de Lakida, en Milos.

El 5 de febrero de 1945 participó en el bombardeo de las instalaciones petrolíferas de Palembang, en Sumatra. En marzo actuó frente a Okinawa, siendo atacado por aviones suicidas japoneses. Tomó parte en un ataque a Tokyo, y junto con la escuadra americana actuó contra Honshu y Hamamatsu.

En marzo de 1946 volvió al Reino Unido, donde de nuevo fue buque insignia de la "Home Fleet".

En enero de 1958 fue desguazado junto con sus gemelos.

DUKE OF YORK (ex-ANSON)

Puesta quilla en Clydebank el 5 de mayo de 1937, fue botado el 28 de febrero de 1940 y completado el 4 de noviembre de 1941.

Participó en varias misiones de escolta a los convoyes de la ruta de Murmansk durante 1942 y 1943.

Tras unas reparaciones, el 12 de diciembre de 1943 dejó Inglaterra, encabezando la escolta del convoy JW-55B, que se dirigía a Murmansk. Izaba en él su insignia el Almirante Sir Bruce Fraser, Jefe de la "Home Fleet", y le seguían el crucero *Jamaica* y cuatro destructores. Los día 16 y 17, el Almirante inglés se entrevistó en Murmansk con su colega soviético el Almirante Arseni Golovko, Jefe de las Fuerzas Navales del Artico, para coordinar operaciones; y en la noche del 19, el *Duke of York* dejó el puerto ruso, acompañando al convoy RA-55A, que regresaba al Reino Unido. Formaban la escolta de este convoy los cruceros *Norfolk, Belfast* y *Sheffield*.

El convoy fue descubierto por la aviación alemana, y desconociendo la potencia de su escolta, el mando de la *Kriegsmarine* decidió atacarle con sus unidades de superficie. El crucero de batalla *Scharnhorst* dejó su base del fiord de Alten el día 25, y acompañado por cinco destructores se dirigió a interceptarle. Al amanecer del 26, el *Scharnhorst* encontró al *Norfolk* y sostuvo con él un breve duelo artillero, intentando alejarle de los mercantes para abrir paso hacia ellos a los destructores. Fracasado el intento, y ante el mal estado del tiempo, los destructores alemanes recibieron a las 14,18 orden de retirarse, y el *Scharnhorst* quedó solo. A las 16,47 era localizado por el radar del *Duke of York*, que tres minutos después abría fuego, consiguiendo varios blancos. El *Scharnhorst* intentó escapar a toda velocidad, pero perseguido por destructores británicos, fue alcanzado por tres torpedos, y pronto estuvo rodeado. A las 19,45, los cañones del *Duke of York* le hundían 60 millas al NE. del Cabo Norte. En la acción, el *Duke* recibió dos impactos de pequeño calibre, que no causaron daños. Terminada la batalla, el acorazado regresó a Murmansk para repostar, y el 28 salió hacia Scapa Flow.

Como insignia también del Almirante Fraser, pasó después al Pacífico con el *King George V*. El 27 de agosto de 1945, junto a sus gemelos los *King George V* y *Anson*, y al *USS Missouri*, fondeó en la Bahía de Sagami, frente a Tokyo, para recibir la rendición japonesa.

En julio de 1946 volvió al Reino Unido, y pasó a la Reserva.

PRINCE OF WALES

Puesta quilla en los astilleros de Cammell en 1937. Sin estar aún acabado, y todavía con obreros a bordo, se incorporó a la persecución del *Bismarck* bajo el mando del Capitán de Navío J. C. Leach. Junto con el *Hood*, y en el combate en que éste fue hundido, sostuvo un breve duelo con el alemán, tocándole dos veces en dieciocho andanadas. A su vez, sufrió cuatro impactos, uno de ellos en el puente. La torre Y quedó averiada, y el *Prince* rompió el contacto, dejando a los cruceros la misión de vigilar el enemigo en espera de refuerzos.

En julio de 1941 llevó a Sir Winston Churchill a Placenta Bay, en Terranova, para entrevistarse con el Presidente Roosevelt. La reunión se celebró en el *Prince of Wales*, y los acuerdos

tomados fueron la base para la Carta del Atlántico.

Escoltó después algunos convoyes en el Mediterráneo, y ante la gravedad de la situación en el Pacífico, fue enviado a Extremo Oriente como buque insignia de la Fuerza F. Esta Fuerza, cuyo mando correspondía al Almirante Sir Tom Phillips, estaba integrada por el crucero de batalla *Repulse* y los destructores *Electra, Vampire* y *Tenedos*. Debía habérseles unido el portaaviones *Indomitable*, pero se encontraba en reparación.

Horas antes del ataque japonés a Pearl Harbour, el *Prince of Wales*, que seguía bajo el mando del Capitán Leach, llegó a Singapur.

El 9 de diciembre de 1941 salió la Flota con rumbo a Singgora, en el Golfo de Siam, para impedir desembarcos japoneses al largo de la costa. La Fuerza F carecía en absoluto de aviación propia, y la RAF, empeñada en duros combates a mucha distancia, no podía colaborar con ella.

Descubiertos por la aviación nipona y por el submarino *I-65*, de la misma nacionalidad, el Almirante Phillips decidió virar al S. durante la noche, temiendo un fuerte ataque aéreo.

A las 10,00 del día 10, frente a Kuantang se avistó un convoy japonés. Tras cerciorarse de que el enemigo no había desembarcado aún, la Fuerza F se dirigió a 25 nudos hacia el convoy. A las 11,18, la 22 Flotilla Aérea de la Armada Imperial Japonesa, que llegaba procedente de Saigón, realizó el primer ataque tomando como blanco el *Repulse*. Lanzaron contra él bombas de 250 libras, seis de las cuales le alcanzaron, produciendo incendios.

A las 11,44 aparecieron bimotores torpederos, que atacaron a los dos buques. El *Prince of Wales* fue alcanzado por dos torpedos, que le inutilizaron las hélices de babor. Quedó escorado 11°.

A las 11,56 se produjo un nuevo ataque con torpedos, esta vez contra el *Repulse*, que logró esquivarlos. Dos minutos después, una oleada de bombarderos le atacaba desde gran altura, sin tocarle. Del buque insignia se preguntó al *Repulse* su situación; el crucero contestó: "He evitado hasta ahora diecinueve torpedos, gracias a la Providencia."

A las 12,04 se supo en Singapur que los barcos estaban siendo atacados; quince minutos después salieron en su socorro seis cazas "Buffalo".

A las 12,22 tuvo lugar el quinto ataque, realizado por torpederos en vuelo rasante. Un avión fue derribado, pero el *Prince of Wales* fue alcanzado por tres torpedos más. La escora pudo ser compensada, y quedó reducida a 3°, pero la velocidad bajó a ocho nudos.

Simultáneamente fue atacado el *Repulse*, que derribó dos aviones. Al esquivar los torpedos que le lanzaron por estribor, fue alcanzado por cuatro en la banda opuesta, y quedó sin gobierno, empezando a hundirse. A las 12,35 desapareció bajo las aguas, arrastrando a 427 tripulantes.

A las 12,46 comenzó el ataque final contra el *Prince of Wales*, con un bombardeo desde gran altura. Agotados sus proyectiles, los aviones japoneses se alejaron. Cuando minutos después llegaban los "Buffalo", que habían tenido que volar 160 millas desde su base, era ya tarde para intervenir.

El acorazado comenzó a hundirse lentamente, y a las 13,20 desapareció, llevándose 327 hombres, entre ellos el Almirante Phillips y el Capitán Leach.

Los destructores salvaron unos 2.200 supervivientes de los dos barcos.

ANSON (ex-JELLICOE)

Puesta quilla en Swan Hunter el 20 de julio de 1937, y botado el 24 de febrero de 1940. Entró en servicio el 22 de junio de 1942.

Fue buque insignia del Vicealmirante Sir Bruce Fraser hasta junio de 1943, y del Vicealmirante Sir Henry Moore hasta julio de 1944, dedicándosele especialmente a la escolta de convoyes en la ruta de Murmansk.

En marzo de 1945 pasó al Pacífico para participar en las últimas operaciones contra Japón. Su principal misión fue la ocupación de Hong Kong.

Estuvo presente en Tokyo el día de la rendición y quedó de guarnición

en esta ciudad. En enero de 1946 fue a Australia, y al mes siguiente llevó a los Duques de Gloucester a Tasmania, a Japón, y por último a Inglaterra, llegando a Portsmouth en julio.

Tras unas modificaciones, sirvió como buque escuela, y más tarde pasó a la Reserva.

HOWE (ex-BEATTY)

Puesta quilla en Fairfield, el 1 de junio de 1937, y botado el 9 de abril de 1940. Se completó el 29 de agosto de 1942.

Destinado al Mediterráneo, participó en el desembarco de Sicilia, y en las siguientes operaciones en aguas italianas, llevando la insignia del Almirante Power. En julio de 1944, pasó a la Flota del Pacífico, con base en Trincomalee, y durante algún tiempo, como buque insignia del Almirante Fraser participó en varias protecciones de desembarco.

En enero de 1946 regresó a Portsmouth, pasando a ser buque escuela hasta su incorporación a la Reserva.

42. NORTH CAROLINA

Eslora: 222 m.=729 f.
Manga: 33 m.=108 f.
Calado: 10,8 m.=35 f.
Desplazamiento normal 35.000 toneladas.
Desplazamiento a plena carga: 46.770 toneladas.
Potencia: 115.000 HP.
Hélices: 4.
Velocidad: 28 nudos.
Blindaje cintura: 406 mm.=16".
Blindaje torres: 457 mm.=18".
Artillería: 9 cañones de 406 mm.=16", 45 calibres; 20 de 127 mm.=5", 38 calibres; 64 de 40 mm.; 52 de 20 milímetros.
Peso del cañón: 125.000 kg.
2 hidroaviones Vougth OS 2U-3 "Kingfisher".
Coste: 76.885.000 $.
Buque gemelo: *Washington*.

El *North Carolina* (BB-55), comenzó a construirse el 27 de octubre de 1937 en Nueva York, y cayó al agua el 13 de junio de 1940.

El *Washington* (BB-56) se construyó en Philadelphia, poniéndose su quilla el 14 de junio de 1938, y siendo botado el 1 de junio de 1940.

Ambos quedaron completados en abril de 1941, y pasaron a engrosar la Flota del Atlántico, que mandaba el Almirante Stark.

Realizaron sus primeras misiones de guerra en marzo de 1942, agregados a la "Task Force 39", que bajo el mando del Contralmirante John W. Wilcox colaboraba con la "Home Fleet" en la protección de convoyes. Entre el 26 de abril y el 7 de mayo, esta Flota escoltó al convoy PQ-1 en la ruta de Murmansk; y del día 1 al 13 de julio prestó igual servicio al PQ-17, en la misma derrota.

Pasaron después ambos buques al Pacífico; el *North Carolina* lo hizo en junio, y el *Washington* a fines de agosto.

El *North Carolina* se incorporó a la "Task Force II", junto con dos cruceros, cinco destructores, y el portaaviones *Enterprise*, en el que izaba su insignia el Contralmirante Thomas C. Kinkaid. El 7 de agosto, el *North Carolina* bombardeaba la isla de Tulagi, en su primera acción contra los japoneses.

El Jefe del Estado Mayor americano, Almirante Robert L. Ghormley, tuvo conocimiento de que la Flota enemiga desarrollaba una gran actividad entre Rabaul y las Shortland, y envió a aquel sector al Almirante Fletcher con las "Task Forces I" y "II". La "I" estaba formada por el *Saratoga* (insignia de Fletcher), dos cruceros y cinco destructores; la "II" la componían el portaaviones *Enterprise*, el acorazado *North Carolina*, dos cruceros y seis destructores.

Entre los días 23 y 25 de agosto de 1942, esta escuadra tuvo una serie de encuentros con la japonesa del Almirante Nagumo, al E. de las islas Salomón. Los aviones americanos atacaron y hundieron al portaaviones *Ryujo*, y a tres destructores y tres submari-

nos. Por su parte, los aviadores japoneses concentraron sus ataques sobre el *Enterprise,* pero la antiaérea del *North Carolina* les cerró el paso, y sólo consiguieron alcanzarle con tres bombas.

Acabada la batalla, y mientras los americanos se dirigían a Espíritu Santo, un submarino japonés hundió al *Saratoga.*

El 15 de septiembre, el *North Carolina* fue alcanzado por un torpedo del submarino *I-15,* y tuvo que dirigirse a Pearl Harbour para reparar los daños sufridos.

En octubre hubo un cambio en los mandos americanos del Pacífico. El Almirante Halsey reemplazó a Ghormley, y Kinkaid a Fletcher.

El 20 de octubre, la flota americana mandada por Halsey trataba de abastecer Guadalcanal, cuando al E. de esta isla encontró de nuevo a la japonesa. Una escuadrilla del *Enterprise* atacó y hundió al *Ruiho* siendo, después interceptada por aviones del *Zuikaku* y el *Shokaku.* Simultáneamente, los aviones del *Hornet* unidos a los restantes del *Enterprise,* atacaban al *Shokaku;* mientras la aviación japonesa hundía al *Hornet,* y se dirigía a continuación contra el *Enterprise.* Nuevamente, la antiaérea de los acorazados salvó al portaaviones, que sólo recibió dos bombas. El resultado del combate fue dudoso. Cada flota perdió un portaaviones y quedó con otro averiado; los japoneses perdieron cien aviones, y los americanos setenta y cinco. La suerte de Guadalcanal quedó sin decidir.

A partir de entonces, la flota americana envió refuerzos a esta isla en convoyes nocturnos, cuya escolta fue confiada al *South Dakota* y los dos *Washington.* Esta división se encontró una vez más con la flota enemiga en la noche del 14 al 15 de noviembre, en la que fue llamada Segunda Batalla de Guadalcanal.

La Escuadra japonesa iba mandada por el Almirante Kondo, y estaba compuesta por el acorazado *Kirishima,* tres cruceros y diez destructores. El encuentro tuvo lugar en el Estrecho Maldito, entre Savo y Cabo Esperanza.

El fuego japonés hundió a los cruceros *Atlanta* y *Juneau,* y a siete destructores; y consiguió además un impacto en el *South Dakota,* que produjo una serie de averías eléctricas, y lo dejó paralizado. El Almirante Lee, que a bordo del *Washington* dirigía al grupo americano, organizó el salvamento, a la vez que se preparaba al combate. A media noche abrió fuego desde 8.000 metros, consiguiendo setenta y cinco impactos de grueso calibre sobre el *Kirishima* y el destructor *Ayanami,* y hundiendo a ambos. Ante esta reacción, el Almirante Kondo decidió retirarse, por lo que más tarde fue destituido.

Entre marzo y septiembre de 1943, el *Washington* y el *North Carolina* protegieron los convoyes dirigidos a las Salomón; en octubre pasaron a Nuevas Hébridas; y en noviembre el *North Carolina* fue a Tarawa, y el *Washington* a las Gilbert.

En enero y febrero de 1944 atacaron Kwajalein y Majuro. El 29 de febrero, el *Washington* tuvo una colisión con el *Indiana,* y tuvo que dirigirse a reparar las averías a Puget Sound, donde permaneció hasta mayo.

Mientras tanto, el *North Carolina* apoyaba los desembarcos de Truk, Marianas, Palaos, Yap, Ulithi, Ponapé, Satawan, Nueva Guinea, Wakde, Zeile y Saipan.

Juntos de nuevo, los dos acorazados formaban parte de la Escuadra del Almirante Mitscher, que los días 19 y 20 de junio de 1944 libró la Batalla del Mar de Filipinas contra la 1.ª Flota del Almirante Ozawa. En este encuentro, los *Washington* resultaron indemnes, pero el *South Dakota* recibió una bomba, y un "kamikaze" alcanzó al *Indiana.* Los japoneses perdieron los portaaviones *Taiho, Shokaku* e *Hitaya,* el destructor *Shoratsuya,* y el submarino *I-184,* además de unos 400 aviones.

El *North Carolina,* que estaba en acción ininterrumpida desde su entrada en servicio, pasó en julio a efectuar reparaciones a Puget Sound, y estuvo allí hasta octubre.

La situación general había llegado en el Pacífico a un punto en que era necesario decidir la estrategia a seguir para el ataque final contra Japón; y el 26 de julio de 1944, el Presidente Roosevelt se reunió en Honolulú con el Almirante Nimitz, encargado del mando en el Pacífico Central, y con el General Mc Arthur, que lo ejercía en el sector SO. Mac Arthur quería ocupar las Filipinas; y Nimitz prefería apoyarse en las islas Bonin y de los Volcanes, para desde ellas atacar a las islas japonesas. Prevaleció la opinión del General, y a realizarla se dirigieron desde entonces los esfuerzos de la Flota.

A fines de agosto, el Jefe de Estado Mayor, Almirante King, decidió fusionar las Escuadras de Halsey y Spruance, que hasta entonces habían dependido de Nimitz y Mc Arthur. Para evitar subordinaciones enojosas, estableció el mando alterno. Los dos Almirantes se turnarían en la ejecución de operaciones y mientras uno realizaba una misión, el otro prepararía los planes para la siguiente. Bajo el mando de Halsey (30 de agosto a 30 de enero de 1945, y 30 de mayo al fin de la guerra), la unidad se denominaba Tercera Flota o Task Force 38; y cuando la dirigía Spruance (hasta el 30 de agosto, y desde el 30 de enero de 1945 al 30 de mayo), era la Quinta Flota o Task Force 58.

En junio y octubre, el *Washington* apoyó desembarcos y realizó bombardeos en Saipan, Guam, Tinian, Palaos, Iwo Jima, Bonin, Okinawa y Filipinas.

Desde noviembre de 1944 a febrero de 1945, ya con el *North Carolina,* los ataques se aproximaron más al continente: Formosa, Luzón, Indochina, Hong Kong, Hainan, Nansei, Tokyo, Ziele.

A mediados de febrero comenzó el ataque contra Iwo Jima, que duró un mes, y a primeros de abril, el de Okinawa.

En junio, era el *Washington* el que se dirigía a reparar a Puget Sound, de donde no regresó hasta octubre. Mientras, el *North Carolina* continuaba los ataques contra las islas de Japón, que duraron hasta el final de la guerra.

En junio de 1947 ambos buques pasaron a la Reserva, quedando anclados en Bayonne (New York). Cuando en 1962 se decidió su desguace, el *North Carolina* fue comprado por suscripción popular entre los ciudadanos del Estado cuyo nombre llevaba, y anclado en Cape Fear River, cerca de Wilmington, convirtiéndose en Museo Naval.

43. YAMATO

Eslora: 263 m.=862 f.
Manga: 39 m.=128 f.
Calado: 10,8 m.=36 f.
Desplazamiento normal: 65.000 toneladas.
Desplazamiento a plena carga: 72.800 toneladas.
Potencia: 150.000 HP.
Hélices: 4.
Capacidad de combustible: 6.300 toneladas.
Velocidad máxima: 27,7 nudos.
Radio de acción a 18 nudos: 10.000 millas.
Blindaje: 23.500 toneladas, que suponen el 36 %.
Blindaje cintura: 410 mm.=16".
Blindaje torres: 560 mm.=22".
Artillería: 9 cañones de 457 mm.=18", 45 calibres; 6 de 152 mm.=6"; 12 de 127 mm.=5"; 18 ametralladoras A. A. de 48 mm. en montajes triples; 36 de 25 mm. en montajes dobles.
Peso del cañón principal: 162.000 kg.
Peso del proyectil: 1.560 kg.
7 hidroaviones Nakajima A6 M2-N.
Tripulación: 2.500 hombres.
Buques gemelos: *Musashi, Shinano.*

Su diseño fue obra del Vicealmirante Keiji Fukuda y del Capitán de Navío Kitaro. Fueron los acorazados más grandes de la Historia, y los que montaron mayores piezas. Sus cañones de 18" tenían un alcance de 43.000 metros, y su cintura de 22" podía resistir impactos de 18" a 20.000 metros. Durante su breve vida, todo cuanto se refiere a ellos estuvo rodeado del más riguroso secreto, prohibiéndose fotografiarlos.

La quilla del *Yamato* se puso en la base naval de Kure el 4 de noviembre de 1937, y fue botado el 8 de agosto de 1940. Entró en servicio el 16 de diciembre de 1941.

El 22 de abril de 1942 llegó al fon-

deadero de Hashirajima, como buque insignia de la Flota Combinada del Almirante Yamamoto. Tomó su mando el Capitán de Navío Ginachi Takayanagi.

El 1 de mayo se entrevistaron a bordo del *Yamato,* el Almirante Yamamoto y el Vicealmirante Kondo, Jefe de la Segunda Flota para preparar una operación contra Midway. El *Yamato,* junto con el *Nagato* y el *Mutsu* iba a formar la Primera División de Acorazados; la Segunda estaría formada por los *Ise, Hyuga, Fuso* y *Yamashiro.*

El 19 de mayo el *Yamato* estaba ya preparado para la operación y el 26 comenzaba a salir la Flota.

Un avión americano de reconocimiento confirmó el 27 la existencia del gran acorazado, hasta entonces considerada como dudosa.

El 4 de junio, el *Yamato* estaba a 800 millas de Midway, cuando el Almirante Nagumo estableció contacto con una fuerza americana formada por un portaaviones, cinco cruceros y cinco destructores. Durante todo el día fueron llegando noticias desastrosas de la batalla, y a las 02,55 del 5 de junio, el Almirante Yamamoto anuló la operación y ordenó el regreso.

El 5 de agosto de 1942, fue completado el *Musashi,* segundo buque de la serie, que había sido construido en Nagasaki.

El 24 de diciembre de 1943, el submarino *Skate* torpedeó al *Yamato* y creyó haberle hundido, pero el 18 de febrero del año siguiente fue identificado de nuevo por un "Liberator".

En octubre de 1944, ambos acorazados formaban parte de la 1.ª Flota Ofensiva, que mandaba el Vicealmirante Takeo Kurita, y cuya base era Singapur.

Ante el desembarco americano en Leyte, el Almirante Soemu Toyoda organizó un plan de contraataque, como consecuencia del cual, mientras las fuerzas del Vicealmirante Jisaburo Ozawa distraían a la III Flota americana, que era la agrupación enemiga más fuerte; las Divisiones de los Vicealmirantes Kurita y Shoji Nishimura, convergerían en Leyte sobre la VII Flota yanqui, que protegía el desembarco. Su objetivo era la destrucción de esta Flota y de la cabeza de playa en formación.

El 23 de octubre, en marcha hacia el estrecho de San Bernardino, el submarino americano *Darter* hundió al crucero *Atago,* insignia de Kurita, que provisionalmente transbordó al destructor *Kishinami* y luego al *Yamato.*

A las 07,46 del día 24, un "Helldiver" divisó a la escuadra japonesa, sobre la que la aviación americana cayó a las 10,25, tocando al *Musashi.*

A las 12,03 tuvo lugar un segundo ataque, siendo tocado el *Musashi* por dos bombas y dos torpedos. Esto le hizo perder velocidad y tuvo que salirse de la formación.

Un nuevo ataque se realizó a las 13,30 y los aviadores americanos consiguieron dos blancos sobre el *Yamato,* causando un incendio, que fue dominado. El *Musashi* fue esta vez alcanzado por cuatro bombas y tres torpedos. Tuvo que disminuir su velocidad a 16 nudos y poco después a 12.

En un cuarto ataque, volvió a ser tocado el *Yamato.*

A las 15,00, ante el estado del *Musashi,* el Almirante le ordenó retirarse, pero al intentarlo fue tocado una vez más, recibiendo diez bombas y cuatro torpedos en el transcurso de 15 monutos. La velocidad del *Musashi* descendió a seis nudos y comenzó a escorar.

A las 15,50, la División del Almirante Kurita, viró hacia el oeste.

Los pilotos americanos comunicaron que se retiraba y volvieron a sus bases; gracias a ello, a las 17,14, Kurita regresaba a San Bernardino sin ser visto.

A las 19,30, la escora del *Musashi* era de 30°. Cinco minutos después, se hundía cerca de Sibuyan.

Mientras tanto, las fuerzas del Vicealmirante Ozawa habían sido avistadas por los aviadores de la III Flota, y el Almirante Halsey con todos sus buques, se dirigía hacia el Norte para atacarlas. El plan del Almirante Toyoda se cumplía a la perfección, y el estrecho de San Bernardino quedaba libre. En la mañana del 25, la División de Kurita atravesó el estrecho, encontrando a su

salida a los pequeños portaaviones de escolta del Almirante Sprague.

El *Yamato* abrió fuego sobre ellos, tocando al *White Plains* y al *Saint Lo.* Los destructores *Hermann, Hoel* y *Johnston* intentaron el contraataque, siendo hundidos los dos últimos. En el mismo intento, quedaron fuera de combate otros dos destructores, el *Dennis* y el *Samuel B. Roberts.* El portaaviones *Fanshaw Bay* tenía seis impactos, quince el *Kalinin Bay,* el *Gambier Bay* había sido hundido, y el *White Plains* estaba ardiendo. Los antiaéreos japoneses habían derribado ciento cinco aviones, sin que ninguno suyo les ayudara, ya que la Flota de Kurita no disponía de portaaviones.

A las 07,24 tuvo noticias el Almirante Kinkaid, jefe de la "VII Flota", de la llegada de los japoneses, y acudió a toda máquina en socorro de Sprague. A las 09,25 estaban a la vista las dos Flotas. Un error de apreciación hizo a Kurita creer que era la "III Flota", mucho más poderosa que la "VII", la que se acercaba. El Almirante japonés sabía que la división Nishimura había sido destruida, conocía sus propias bajas y averías, también muy importantes, y decidió virar al Norte y alejarse.

Durante el día 26 los aviadores de las "Flotas III" y "VII" atacaron a los japoneses en retirada, tocando dos veces al *Yamato,* que a las 21,30 del día 28 entraba en Brunei sin daños apreciables.

El 18 le marzo de 1945 fue atacado por aviación en Kyushu, alcanzándole una bomba. Derribó seis aparatos.

El 1 de abril salió de la base de Kure, al mando del Capitán de Navío Kosaku Ariga, para atacar Okinawa. El 5, acompañado del crucero *Yahagi* y ocho destructores, pasaba el estrecho de Bungo.

A las 10,00 del día 7, frente a Bonomisaki, el radar señaló la presencia de aviones americanos. El *Yamato* aumentó la velocidad hasta 24 nudos y se preparó a combatir. La primera oleada de aviones consiguió cuatro impactos de bomba y dos o tres de torpedo, todos a babor. El buque escoraba 6°, que fueron reducidos a 1° inundando los tanques de estribor.

Una segunda oleada clavó cuatro torpedos a babor y uno a estribor. La escora llegó a 16°, pero aún pudo reducirse a 5°, aunque como consecuencia de la inundación compensadora la velocidad bajó a 18 nudos.

A las 13,45 sobrevino el tercer ataque, en el que hicieron blanco dos o tres torpedos a babor y uno a estribor. La velocidad se redujo a 10 nudos y la escora alcanzó 18°. Hacia las 14,00, el buque comenzó a hundirse, desapareciendo a las 14,28. Fueron salvados 280 tripulantes y desaparecieron 2.498.

El tercer buque de al serie, llamado *Shinano,* se construyó en Yokosuka, siendo transformado en portaaviones.

En su primera salida al mar, el 29 de noviembre de 1944, fue hundido frente a Shionomisaki por el submarino americano *Archerfish.*

44. MISSOURI

Eslora: 271 m.=887 f.
Manga: 33 m.=108 f.
Calado: 11 m.=38 f.
Desplazamiento normal: 45.000 toneladas.
Desplazamiento a plena carga: 58.000 toneladas.
Potencia: 212.000 HP.
Hélices: 4.
Velocidad máxima: 33 nudos.
Autonomía: 14.000 millas a 12 nudos.
Blindaje cintura 406 mm.=16".
Blindaje torres: 482 mm.=19".
Artillería: 9 cañones de 406 mm.=16", 50 calibres, alcance máximo 38 km.; 20 de 127 mm.=5", 38 calibres; 80 de 40 mm., 56 calibres; 50 ametralladoras A. A. de 20 mm.
6 hidroaviones Vought OS 2U-3 "Kingfisher".
Tripulación: 151 oficiales y 2.637 marineros (en guerra).
Coste: 100.000.000 $.
Buques gemelos: *Iowa, Wisconsin, New Jersey.*

Esta serie debía haber tenido otros dos buques, cuyos nombres serían *Kentucky* (BB-66) e *Illinois* (BB-65). El

primero de ellos fue demolido antes de completarse, al acabar la guerra; la construcción del segundo, que no había empezado, fue cancelada por la misma causa.

El *Iowa* (BB-61), fue el primero de la serie que entró en servicio. Su quilla se había puesto el 27 de junio de 1940 en los astilleros de New York, botándose el 27 de agosto de 1942, e incorporándose a la Flota el 22 de febrero de 1943. Desde esta fecha hasta octubre del mismo año, permaneció en aguas de Terranova en previsión de alguna incursión del *Tirpitz*.

El 23 de mayo entró en servicio el *New Jersey* (BB-62), que había sido comenzado el 16 le septiembre de 1940 y botado el 7 de diciembre de 1942 en Philadelphia.

El 12 de noviembre de 1943, el *Iowa* recibió a bordo al Presidente Roosevelt para trasladarle a Casablanca, primera etapa de su viaje a Teherán, donde iba a entrevistarse con los demás jefes aliados.

Al día siguiente, el *Iowa* estuvo a punto de ser alcanzado por un torpedo que el destructor *William D. Porter* lanzó por error.

En enero de 1944, el *Iowa* y el *New Jersey* pasaron al Pacífico para apoyar operaciones anfibias, incorporándose a la "III Flota", que mandaba el Almirante Halsey, y de la que el *New Jersey* fue buque insignia. Actuaron en Kwajalein, Eniwetok, Truck, Saipan, Tinian y Guam; pasando en marzo a las Marshall y Palaos; en abril a Hollandia, Aitape y Truck; en mayo a Ponapé, y en junio a Saipán.

El 16 de junio de 1944 se incorporaba a la Flota el *Wisconsin* (BB-64), cuya quilla se puso en Philadelphia el 25 de enero de 1941, siendo botado el 7 de diciembre de 1943.

El 11 de junio de 1944 entraba en servicio el último buque de la serie, que había de ser el más famoso: el *Missouri* (BB-63). Su construcción había corrido a cargo de los astilleros de New York, donde se puso su quilla el 6 de enero de 1941, siendo botado el 29 de enero de 1944.

Los dos nuevos acorazados fueron también enviados al Pacífico incorporándose a la división que el Almirante Mitscher mandaba, dentro de la "Task Force 58" (V Flota, Almirante Spruance).

Desde julio a octubre de 1944, el *Iowa* y el *New Jersey* continuaron protegiendo desembarcos y actuaron en Guam, en las Palaos, Yap, Ulithim, Tinian y Okinawa.

El 25 de octubre, al recibir el Almirante Halsey la llamada de auxilio del Almirante Kinkaid, que en Leyte se enfrentaba con la Flota del japonés Kurita, destacó en su ayuda al *Iowa* y al *New Jersey*, que eran sus acorazados más rápidos; pero se encontraban demasiado lejos y cuando hicieron contacto con Kinkaid, había cesado el combate hacía dos horas. Sin embargo, participaron en la persecución de la División japonesa del Almirante Ozawa.

Hasta finales de 1944, los ataques se dirigieron contra Luzón y Formosa. Los días 17 y 18 de diciembre, la "III Flota" soportó un tifón terrible, que causó más daños que una batalla.

En febrero debutó el *Missouri* como buque insignia, protegiendo los desembarcos de Iwojima. Su primer blanco fue un avión derribado a 9.000 metros.

En marzo el *Iowa* se retiraba a San Francisco para efectuar reparaciones, mientras el *Missouri*, el *Wisconsin* y el *New Jersey* atacaban Okinawa, donde permanecieron hasta junio. El 11 de abril un kamikaze alcanzó al *Missouri* produciéndole daños leves.

El 15 de junio, otro tifón sorprendió a la "III Flota". La falta de previsión meteorológica que ello suponía por parte del Almirante Halsey fue duramente censurada por el Jefe de Estado Mayor, Almirante King.

En julio, la Flota se dirigió al mar del Japón, bombardeando las islas de Hokkaido y Honshu. El 15 de agosto, después de anunciarse el fin de la guerra, el *Missouri* fue atacado por aviones japoneses que desconocían la noticia. El día 27, el *Missouri* y el *Iowa* fondeaban en la Bahía de Sagami, frente a Tokyo, iniciándose las negociaciones para la rendición de Japón, que fue oficialmente firmada el 2 de septiembre a bordo del *Missouri*. Durante esta ceremonia se izó en el buque la misma bandera que en 1853 llevaba

el Comodoro Perry, cuando por primera vez entraron buques americanos en aguas japonesas. Esta bandera se conserva en el Museo de la Academia Naval de Annapolis.

En los años siguientes los buques de esta serie fueron reformados, retirándoles las catapultas y los hidros, que fueron sustituidos por dos helicópteros.

El 7 de enero de 1950, el *Missouri* embarrancó en un bajo arenoso, a tres millas de la costa de Chesapeake, sin que hasta el 1 de febrero fuero posible ponerle a flote. Por esta época era el *Missouri* el único acorazado americano en servicio, pero a finales de año salieron de la Reserva sus tres gemelos, actuando sucesivamente como buques-escuela y en operaciones contra las playas de Corea.

Acabada aquella campaña, volvieron a la Reserva, de donde el *New Jersey* salió otra vez en 1967 para ser enviado a Vietnam. Los trabajos de modernización se realizaron en Philadelphia, y requirieron diez meses, ascendiendo su importe a 21.500.000 $. Quedó equipado con una nueva dirección de tiro electrónica, y con instalaciones modernísimas de radar.

El 6 de abril de 1968 volvió al servicio activo, bajo el mando del Capitán de Navío Edward Snyder, y tras unos ejercicios de adiestramiento en el Atlántico, pasó al Pacífico. La travesía del Canal de Panamá se realizó sin incidentes, a pesar de que en algunos puntos la anchura del Canal apenas supera en un metro la manga del buque. Tras una breve permanencia en aguas de Indochina, regresó a la metrópoli, y el 24 de diciembre de 1969, en Bremerton, arrió por última vez su bandera.

45. VANGUARD

Eslora: 256 m.=814 f.
Manga: 32,7 m.=108 f.
Calado: 9,2 m.=28 f.
Desplazamiento normal: 42.500 toneladas.
Desplazamiento a plena carga: 57.000 toneladas.
Potencia: 130.000 HP.
Hélices: 4.
Velocidad: 28 nudos.
Blindaje cintura: 406 mm.=16".
Blindaje torres: 381 mm.=15".
Artillería: 8 cañones de 381 mm.=15", 42 calibres; 16 de 133,5 mm.=5,25", 60 calibres; 60 de 40 mm.
Tripulación: 1.600 a 2.000 hombres.
Coste: 9.000.000 £.

La construcción de este acorazado se comenzó el 2 de octubre de 1941 en los astilleros John Brown & Cy, en Clydebank, según proyecto de Sir Stanley Goodall. Fue botado el 30 de noviembre de 1944, y entró en servicio el 25 de abril de 1946.

Ha sido el octavo buque de este nombre en la Armada británica, y el único de ellos que no ha combatido.

En él realizó un viaje a Africa del Sur la Familia Real entre los meses de febrero a mayo de 1947.

Entre 1947 y 1948 fue modernizado en Davenport.

Realizó pruebas especiales de enero a julio de 1949, pasando en noviembre de este año como buque escuela a Portland.

Fue buque insignia de la "Home Fleet" desde la primavera de 1952. En 1953 participó en unas maniobras conjuntas con la U. S. Navy. Su comportamiento en el curso de una tormenta fue mucho mejor que el de los acorazados americanos, siendo su máxima escora de 15°, mientras el *Iowa* llegaba a 26°.

En octubre de 1954 pasó a ser buque insignia de la Flota de Reserva, a disposición de la OTAN.

El 7 de junio de 1960 arrió por última vez su bandera, pasando a continuación a desguace.

Con su desaparición, la Flota británica, que en 1914 tenía setenta y dos acorazados, quedó sin ninguno en servicio.

Del mismo modo, todos los demás países que tenían acorazados los han ido retirando del servicio, y no ha vuelto a ponerse la quilla de ninguno.

Después de un siglo completo de reinado sobre los mares, el acorazado ha desaparecido.

46. LA HERALDICA DE LOS ACORAZADOS

En distintas Marinas de Guerra se ha desarrollado una heráldica peculiar, asignándose a cada buque junto con su nombre un mote o divisa, y a veces también un blasón.

La lámina representa doce blasones correspondientes a buques ingleses y alemanes, que han sido seleccionados entre los más representativos de los que aparecen en esta obra. La elección de las Flotas del Reino Unido y de Alemania está motivada por la atención continuada que en ambos países se ha dedicado a este simbolismo, y por la abundancia de documentación existente como consecuencia.

En los buques británicos, el blasón aparece en algún lugar notable, encabezando la lista honorífica en que figuran las fechas y nombres de las batallas en que ha participado el navío, y también los que le precedieron con igual nombre. Como los nombres de los buques vienen repitiéndose desde hace siglos, es normal encontrar en la placa de un buque actual menciones de batallas muy antiguas, tales como "Trafalgar 1805" o "The Armada 1588".

También llevan los buques ingleses sus blasones en otros lugares menos destacados, como por ejemplo, en los tapabocas de los cañones.

El diseño de los blasones alemanes es, como puede verse, de una heráldica más tradicional que la británica. Su posición en el buque es aún más destacada que en los ingleses, y figuran en tamaño muy considerable a proa, ante el escobén. Representan generalmente el escudo de armas de la región, ciudad o personaje que da nombre al navío, cumpliendo de este modo una función análoga a la de los antiguos mascarones de proa.

INDICE

Los números se refieren a las ilustraciones y al texto correspondiente.

	Ref. N.°	Pág. Color	Pág. Descripción
Admiral Graf Spee	36	59	133
Admiral Scheer (ver Admiral Graf Spee)			135
Affondatore	8	23	88
Agincourt	31	50-51	123
Agincourt-1865 (ver Minotaur)			86
Alfonso XIII (ver España)			130
Almirante Cochrane (ver Blanco Encalada			91
Anson (ex-Jellicoe) (ver King George V)			148
Baden (ver Bayern)			121
Barham	29	46-47	117
Bayern	30	48-49	121
Bismarck	40	66-67	143
Beatty (ex-Howe)(ver King George V)			149
Benbow (ver Iron Duke)			114
Black Prince (ver Warrior)			81
Blanco Encalada	11	26	91
Borodino (ver Kniaz Suvarov)			101
California (ver Tennessee)			128
Captain	9	24	90
Charlemagne	16	31	98
Clemenceau (ver Richelieu)			143
Condorcet (ver Danton)			109
Conferencias internacionales de desarme. Las			136
Chen Yuen (ver Ting Yuen)			95
Dandolo (ver Duilio)			93
Dante Alighieri	25	40	112
Danton	23	38	109
Devastation	10	25	91
Deutschland (ver Admiral Graf Spee)			134
Diderot (ver Danton)			109
Dreadnought	21	36	107
Duilio	12	27	93
Duke of York (ex-Anson) (ver King George V)			147
Emperor of India (ver Iron Duke)			114
Empress of India (ver Royal Sovereign)			94
Erzherzog Ferdinand Max	7	22	87
España	35	58	130
Ferdinand Max (ver Erzherzog Ferdinand Max)			87
Friedrich der Grosse	28	44-45	115
Gangut (ver Oktiabriskaya Revolutsia)			124
Gascogne (ver Richelieu)			143
Gaulois (ver Charlemagne)			98
Gloire	1	17	81
Heráldica de los Acorazados, La	46	78	156
Howe (ex-Beatty) (ver King George V)			149
Imperator Alexander III (ver Kniaz Suvarov)			101
Imperio (ver Littorio)			141
Invencible (ver Gloire)			81
Iowa	17	32	99
Iowa (1945) (ver Missouri)			153
Iron Duke	27	42-43	114
Jaime I (ver España)			131
Jean Bart (ver Richelieu)			143
Jena (ver Charlemagne)			98
Kaiser (ver Friedrich der Grosse)			115

	Ref. N.º	Pág. Color	Pág. Descripción
Kaiserin (ver Friedrich der Grosse)			115
King George V	41	68-69	146
Kniaz Potemkin Tavrichesky	20	35	105
Kniaz Suvarov	18	33	101
Konig Albert (ver Friedrich der Grosse)			115
Littorio	38	62-63	139
Malaya (ver Barham)			117
Marat (ver Oktiabriskaya Revolutsia)			124
Marlborough (ver Iron Duke)			114
Michigan	24	39	112
Mikasa	19	34	103
Mikhail Frunze (ver Obtiabriskaya Revolutsia)			124
Minas Geraes	22	37	108
Minotaur	6	21	86
Mirabeau (ver Danton)			109
Missouri	44	74-75	153
Monitor	4	19	82
Musashi (ver Yamato)			151
Mutsu (ver Nagato)			129
Nagato	34	56-57	129
Nelson	37	60-61	137
New Jersey (ver Missouri)			153
Normandie (ver Gloire)			81
North Carolina	42	70-71	149
Northumberland (ver Minotaur)			86
Numancia	5	20	83
Oktiabriskaya Revolutsia	32	52-53	124
Orel (ver Kniaz Suvarov)			101
Pariskaya Komunna (ver Oktiabriskaya Revolutsia)			124
Pelayo	15	30	97

	Ref. N.º	Pág. Color	Pág. Descripción
Petropavlovsk (ver Oktiabriskaya Revolutsia)			124
Poltava (ver Oktiabriskaya Revolutsia)			124
Prince of Wales (ver King George V)			147
Prinz Eugen (ver Viribus Unitis)			113
Prinzregent Luitpold (ver Friedrich der Grosse)			115
Queen Elizabeth (ver Barham)			117
Ramillies (ver Royal Sovereign)			94
Repulse (ver Royal Sovereign)			94
Resolution (ver Royal Sovereign)			94
Revenge (ver Royal Sovereign)			94
Richelieu	39	64-65	141
Rodney (ver Nelson)			137
Roma (ver Littorio)			141
Royal Oak (ver Royal Sovereign)			94
Royal Sovereign	13	28	94
Sachsen (ver Bayern)			123
Saint Louis (ver Charlemagne)			98
Sao Paulo (ver Minas Geraes)			108
Sevastopol (ver Oktiabriskaya Revolutsia)			124
Shinano (ver Yamato)			151
South Carolina (ver Michigan)			112
Szent Istvan (ver Viribus Unitis)			113

	Ref. N.°	Pág. Color	Pág. Descripción
Tegethoff (ver Viribus Unitis)			113
Tennessee	33	54-55	128
Thunderer (ver Devastation)			91
Ting-Yuen	14	29	95
Tirpitz (ver Bismarck)			145
Valiant (ver Barham)			117
Vanguard	45	76-77	155
Vergniaud (ver Danton)			109
Virginia	3	19	82
Viribus Unitis	26	41	113
Vittorio Veneto (ver Littorio)			140
Voltaire (ver Danton)			109
Warrior	2	18	81
Washington (ver North Carolina)			149
Warspite (ver Barham)			117
Wisconsin (ver Missouri)			153
Wurttemberg (ver Bayern)			123
Yamato	43	72-73	151

BIBLIOGRAFIA

LIBROS

AGUILERA Y ELÍAS.—*Buques de guerra españoles.*
ALCOFAR, J. L.—*Las fuerzas navales en la Guerra Civil Española.*
Almanaco Navale 1942.
ANGELUCCI, E.—*Barcos.*
ARMADA, A.—*Enseñanzas.*
ARTOLA, N.—*Biografía del Canal de Suez.*
AUPHAN y MORDAL.—*La marine Française dans la Seconde Guerre Mondiale.*
BARKER, A. J.—*Midway.*
— *Pearl Harbour.*
BERKER, C.—*Lucha y muerte de la marina de guerra alemana.*
— *Guerra en tinieblas.*
BERTHOLD.—*Hundid al Bismarck.*
BIDLINGMAIER, G.—*Admiral Graf Spee.* Profile war ship.
BLOND, G.—*El superviviente del Pacífico.*
BRAGADIN, M. A.—*Il drama della Marina Italiana.*
BRASSEY'S. — *The naval annual 1914.*
BREYER, S.—*Schlachtschiffe und Schlachtkzenzer (1905-1970).*
CARRERO BLANCO, L.—*El buque de guerra.*
CERÓN, F.—*Buques de combate, 1890.*
Crónica de la guerra española. Ed. Codex.
Enciclopaedia Britannica (1911).
Enciclopedia Espasa.
FORRESTER, C. S.—*Ultimos días del Bismarck.*
FRACCAROLI, A.—*Marina Militare Italiane.*
FRANCINI, M.—*Bataglia sul mare.*
FUCHIDA, M. y OKUMIYA, M.—*Midway.*
GOLOVKO, A. — *With the Red Fleet*
GRENFELLI, R.—*El episodio del Bismarck.*
GRÖNER, Erich.—*Die Deutschen Kriegschiffe (1815-1945).*
GUARDIA DE LA.—*Cronicón de la Marina Militar de España.*
GUILLÉN, J.—*Historia marítima española.*
HOUGH, R.—*The big battleship.*
— *The Potemkin mutiny.*
IRIONDO, Eduardo.—*Impresiones del viaje de circunnavegación.*
JACHINO, A.—*Il punto su Matapan.*
Jane's fighting ships. Años 1908, 1914, 1946, 1951, 1957.
KROHNE, T. V.—*Potencia naval alemana.*
LANDSTRÖM, Bjorn.—*The ship.*
Le navi di linea italiane: Ufficio Storico della Marina Militare.
MACYNTIRE, Donald.—*Golfo de Leyte. Una Armada en el Pacífico.*
MATSUMOTO, K. — *Design and construction of the battleships Yamato and Musashi.*
MAUROIS, André. — *Historia de Inglaterra.*
MILLE, M.—*La gran batalla inútil.*
— *Los titanes de la mar.*
MORENO, F.—*La guerra en el mar.*
MÜLLER, J.—*Santiago de Cuba.*
Navies of the Second Worl War. Macdonald.
NÚÑEZ, J. I.—*El Almirante Togo.*
OGASAWARA, N. — *Biografía del Almirante Togo.*
OLIVEIRA, M. de.—*Aguas de España, zona de guerra.*
— *La tragedia española en la mar .*
— *Las dos Españas en la mar.*
— *Marinos de España en guerra.*
PARKES, Oscar.—*British Battleshpis (1860-1950).*
SALAS, J. de.—*Acciones navales modernas (1800-1900).*
SALISBURY, H. E.—*Los 900 días.*
SAVANT, J.—*Histoire mondiale de la Marine.*
SEMENOFF, W.—*La agonía de un acorazado.*
SIERRA, L. de la.—*Buques suicidas.*
— *Titanes azules.*
TALÓN, Vicente.—*Los rusos en el Mediterráneo.*
THIESS, F.—*Tsushima.*
TOUDOUZE, G. — *Histoire de la Marine.* L'Illustration.
VUILLEZ, A.—*El Pacífico en llamas.*
WARNER, O.—*Grandes batallas navales.*
WEYERS.—*Tasenbuch der Kriegsflotten, 1912.*
WILSON, H. W.—*Acorazados en acción.*
WINGATE, J.—*Dreadnought (Profile War ships).*
YOSHIDA, M.—*Mi última guardia en el Yamato.*

REVISTAS

Historia y Vida.
La ilustración Ibérica.
Miroir de l'Histoire.
La ilustración Española y Americana.
Model Maker.
Revista General de Marina.
Storia Illustrata.
The Compass.
The Illustrated London News.
U. S. Naval Institute Prodecings.
Warship International.